

مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط  
جامعة الجزائر (2)

# الموراني الجزائريين عبر العصور سَلَمًا وَحَرْبًا



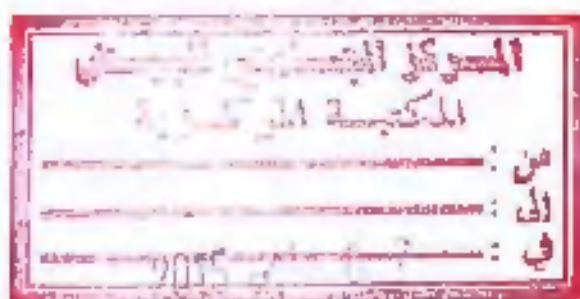
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

الموراني الجزائريين عبر العصور  
سَلَمًا وَحَرْبًا



مخبر البناء الحضاري للعقرب الأوسط (الجزائر)  
جامعة الجزائر

## الموانئ الجزائرية عبر العصور سلما وحرية



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

المكتبة الجزائرية للدراسات التاريخية

أعمال الملتقى الدولي  
الموائع الجزائرية عبر العصور "سلا وحرية"  
المنعقد يومي 07-08 ديسمبر 2009  
قاعة المؤتمرات العامة، جامعة الجزائر

منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر) إلى نهاية  
العهد العثماني- جامعة الجزائر

## منظم الملتقى

مخير البناء الحضاري للمغرب الأوسط (الجزائر)

---

## جامعة الجزائر

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

---

### اللجنة التنظيمية :

#### رئيس اللجنة التنظيمية :

- أ.د. عبد العزيز لمرج / مدير المخبر

- أ.د. محمد بن عميرة

- د. محمد الهادي حارش

- د. أحمد شريفي

### الأعضاء المنظمين :

- بن جدو عبد الفتاح

- جمعة إبراهيم



### اللجنة العلمية :

- أ.د. عبد العزيز لعرج
- أ.د. محمد بن عميرة
- د. عبد الحق معزوز
- د. رشيد تومي
- دة. لطيفة بشاري حرم بن عميرة
- دة. بن بلة خيرة

### لجنة القراءة :

- أ.د. محمد القورصو
- أ.د. مولود عويمر
- أة. دة. عائشة عطاس
- د. محمد لحبيب بشاري
- د. بن يوسف تلمساني
- دة. مليكة القورصو
- د. عبد العزيز شهبي
- د. إسماعيل بن نعمان
- أ. دريسي سليم

### الكتابة والأمانة العامة :

- ♦ الأئمة مطالبي أمينة
- ♦ السيدة جريدة بولالوة
- ♦ الدكتور موساوي عربية سليمة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## إهداء

إلى روح الأستاذة الدكتورة عائشة غطاس  
التي بذلت جهداً معتبراً في إخراج هذا الكتاب والتي كانت تحرص  
بشدة على نشر المقالة أو المداخلة التي ساهمت بها لكن المنية  
اختطفتها قبل تحقيق أمنيتها ، إنا لله وإنا إليه راجعون.

(10/2)

1. The first part of the paper is devoted to a discussion of the  
theoretical aspects of the problem. It is shown that the  
problem is well-posed and that the solution is unique.  
The second part of the paper is devoted to a discussion of the  
numerical aspects of the problem. It is shown that the  
numerical solution is stable and that the error is of order  $O(h^2)$ .



## الفهرس

### . المحور الأول :

الأهمية الإستراتيجية للموانئ الجزائرية عبر العصور ..... 15

. إبحار الكنعانيين إلى أمريكا في الألف الأولى قبل الميلاد ..... 35-17

د. محمد بهجت القيسي

أستاذ محاضر في جامعات

حلب وتشرين والقاهرة سابقاً

. مدينة المهدية ، مستعمرة تورماندية في بلاد الإسلام

منتصف القرنين السادس الهجري / الثاني عشر ميلادي ..... 72-37

د. رشيد تومي

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

. دور ميناء طرابلس الغرب الإستراتيجي في العصر الإسلامي ..... 86-73

د. معمر الهادي القرقوطي

جامعة السايح من أبريل- ليبيا

. البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في

أسفار البحار لكاتب جلبي (1608 - 1636م) ..... 117-87

د. هشام سوادي هاشم

قسم التاريخ-كلية التربية / جامعة الموصل

. الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ

ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM) ..... 130-119

د. علاوة عمارة

كلية الآداب والعلوم الإنسانية

جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة

- ..... 157-131  
الأندلسيون وتشيعت حركة الواجة البحرية للمغرب الأوسط  
أ. رفيق خليفي  
جامعة الأمير عبد القادر- قسنطينة
- ..... 175-159  
أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر  
أ. بوقزاطة كريمة  
قسم علم المكتبات والتوثيق- جامعة الجزائر  
مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ  
الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنين 16 و17 ..... 213-177  
د. حنفي هلايلي  
جامعة سيدي بلعباس
- .....  
أ. اندور الحالي لميناء العاصمة في تفنح المدينة على منطقة البحر  
المتوسط ..... 230-215  
أ. عباس منصور ليلي / أ. يعزیز بركاني أمال  
جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا  
كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة القطرية  
أهمية ميناء إيول- قيصرية (شوشال الحالية) ..... 268-241  
أ. الزهرة زعبي  
قسم التاريخ- جامعة الجزائر  
دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية  
بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين ..... 292-269  
أ. مصطفى داودي  
جامعة الجلفة
- ..... 293-306  
Ville et port d'Alger Berkani- Baziz Amel et Hadjiedj Ali.....  
Berkani – Baziz Amel et Hadj redj Ali

## المحور الثاني :

- 307 ..... الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية عبر العصور
- 323-309 ..... عناية، الميناء والمدينة (هيون)
- د. شافية شارن
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 346-325 ..... موانئ شرق موريطانيا القبضوية
- د. محمد الجيبب بشاري
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 368-347 ..... الليبيون والبحر
- د. محمد الهادي حارش
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 402-369 ..... الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط
- د. محمد بن عميرة
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 430-403 ..... التبادل التجاري بين الموانئ التجارية والأندلس
- أ.د. عبد الواحد ذنون طه
- عميد كلية التربية/جامعة الموصل
- 452-431 ..... النقل البحري في إمارة بين عبد الواد
- د. لطيفة بشاري (زوجة بن عميرة)
- قسم التاريخ- جامعة الجزائر
- 469-453 ..... ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة
- أ. بلجوزي بوعيد الله
- معيد الآثار- جامعة تلمسان
- 498-471 ..... الفنادق ودورها التجاري
- آة. نعيمة عميروش

قسم التاريخ- جامعة الجزائر

515-499..... العلاقة التجارية بين الجنوب الجزائري والموانئ

د. عبد العزيز شهبس

المدرسة العليا للأساتذة- بوزريعة

534-517..... العلاقات التجارية بين إيالة الجزائر وثيغورن

أ. بليل رحمونة

جامعة مفسكر

566-535..... دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحربي "الكراسته"

أعباركي نادية

قسم التاريخ - جامعة الجزائر

. Place du port d'Alger dans le renforcement du role des transports

maritimes de l'Algerie. .... 567-583

Abbas Leila Enseignante chercheur

USTHB-FSTGAT-LGAI

. المحور الثالث :

585..... دور الموانئ الجزائرية في الحروب عبر القصور

. المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة

623-587..... المتوسطية من النشأة إلى الاحتلال الإسباني

د. محمد حسن

جامعة تونس

. الغزو الإسباني للمدن والموانئ الجزائرية

645-625..... وهران والمرسى الكبير أنموذجا

أ. صبرينة الواعر

المدرسة العليا للأساتذة- جامعة قسنطينة

702-647..... النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال العهد العثماني

د. خير الدين شترة

قسم التاريخ- جامعة أدرار



# **المحور الأول**

**الأهمية الإستراتيجية للموانئ  
الجزائرية عبر العصور**



## إبحار الكنعانيين إلى أميركا في الألف الأولى قبل الميلاد



أ.د. محمد بهجت قبيسي  
أستاذ محاضر في جامعات  
حلب وتشرين والقاهرة سابقاً

بداية تحية إكبار وإجلال لأرواح شهدائنا في فلسطين ولبنان  
والعراق والصومال والسودان، وبعد :

يعود الفضل في هذا البحث إلى العلامة عبد الحق فاضل  
لمقالته المنشورة في مجلة اللسان العربي المغربية العدد 3 ربيع الثاني  
1385، آب أغسطس 1965، وإلى رئيس وزراء سورية السابق الدكتور  
معروف الدواليبي في كتابه دراسات تاريخية في أصل العرب  
وحضارتهم الإنسانية المنشور في بيروت عام 1966، حيث أبرز نقشاً  
كنعانياً وجد في البرازيل.

وجد النقش في البرازيل بمنطقة باريبا سنة 1873، وقد أعلنت  
عن هذا النقش صحيفة : Dagblad Van Zuid-Houland الصادرة في 21  
تشرين أول/أكتوبر 1873، والمكتشف هو : دون جوكين كوستا  
(Don Joaquin Decosta)، ولندخل إلى قراءة النقش مباشرة ثم نعود  
للتعليق عليه :

## قراءة نقش البرازيل

- السطر 1 : 
- حرف الجزم : ن ح ن ا ب ن ك ن ع ن م ص د ن م ه ق ر ت ه م ل  
ك س ح ر ه ش ل ك
- تفريق الكلمات : نحنا بن كنعن م صدن م ه قرت ه ملك سحر ه  
شلك (نا)
- اللفظ المقترح : نحنا بني كنعان م صيدون م ها قاريت ها  
ملك، سحر ها شلكنا
- التفسير : نحن بني كنعان من صيدون من عدينة الملك،  
في السحر فقد شلكنا
- السطر 2 : 
- حرف الجزم : ن ا ا ل ا ي ز ي ر ح ق ت ا ر ض ه ر م و ن ش ت  
ب ح د ل ع ل ي و ن م
- تفريق الكلمات : إلى أي زي رحقت أرض ها رم ونشت بحد  
لعليو نيم
- اللفظ المقترح : إلى أي زي رحقات أرض ها رم ونشتي بحد  
لعليو نيم
- التفسير : إلى هذه الأرض البعيدة، (العالية)، وضحيانا



بأحد (شبهاتها) للآله العلية

السطر 3 : ٩٩ ٨٢ ٨١ ٧٤ ٧٣ ٧٢ ٧١ ٧٠ ٦٩ ٦٨ ٦٧ ٦٦ ٦٥ ٦٤ ٦٣ ٦٢ ٦١ ٦٠ ٥٩ ٥٨ ٥٧ ٥٦ ٥٥ ٥٤ ٥٣ ٥٢ ٥١ ٥٠ ٤٩ ٤٨ ٤٧ ٤٦ ٤٥ ٤٤ ٤٣ ٤٢ ٤١ ٤٠ ٣٩ ٣٨ ٣٧ ٣٦ ٣٥ ٣٤ ٣٣ ٣٢ ٣١ ٣٠ ٢٩ ٢٨ ٢٧ ٢٦ ٢٥ ٢٤ ٢٣ ٢٢ ٢١ ٢٠ ١٩ ١٨ ١٧ ١٦ ١٥ ١٤ ١٣ ١٢ ١١ ١٠ ٩ ٨ ٧ ٦ ٥ ٤ ٣ ٢ ١ ٠

حرف الجزم : وع ل ي ون ت ب ش ن ت ث ش ع ت وع ش ر ت ل ح  
رم م ل ون ا ا د ر

تفريق الكلمات : وعلثونث بشنت تشعت وعشرت ل حرم ملكنا ادر

اللفظ المقترح : وعلثونات بشنة تشعة وعشرة ل حيرام ملكنا  
ادر

التفسير : والآلهات العليات بسنة تسعة عشرة (من تاريخ استلام)  
ملكنا حيرام القادر العظيم (الحكم)

السطر 4 : ٥٦ ٥٥ ٥٤ ٥٣ ٥٢ ٥١ ٥٠ ٤٩ ٤٨ ٤٧ ٤٦ ٤٥ ٤٤ ٤٣ ٤٢ ٤١ ٤٠ ٣٩ ٣٨ ٣٧ ٣٦ ٣٥ ٣٤ ٣٣ ٣٢ ٣١ ٣٠ ٢٩ ٢٨ ٢٧ ٢٦ ٢٥ ٢٤ ٢٣ ٢٢ ٢١ ٢٠ ١٩ ١٨ ١٧ ١٦ ١٥ ١٤ ١٣ ١٢ ١١ ١٠ ٩ ٨ ٧ ٦ ٥ ٤ ٣ ٢ ١ ٠

حرف الجزم : ون ه ل ك م ع ص ون ج ب ر ب ي م س ف ون ن س ع ع  
م ا ن ي ت ع ش ر ت

تفريق الكلمات : ونهلك م عصيون جبر ب يم سيف وتسع عم أنيت  
عشرة

اللفظ المقترح : ونهلك م عصيون جبر ب يم سيف وتسع عم أنيات  
عشرة

التفسير : ونطلق من عصيون جبر بميناء البحر وتقذفنا  
الرياح مع عشرة سفن (أنيات)





## التعليقات اللغوية

لقد سمى الكنعانيون أنفسهم بني كنعان ولم يسموا أنفسهم  
لفينيقيون أو بونيقيون أو بونيون، إذاً ما هي القصة، بالرجوع للوثائق  
التاريخية نجد تطور هذه الكلمات والتي أساسها : بني كنعان  
كما يلي :

وجدنا أن الكنعانيين سموا أنفسهم في النقوش بني كنعان، فمن أين أتت كلمة فينيقي ؟ ؟	
بالعربية الكنعانية	<p>1- بني كنعان : </p> <p>ب ن ك ن ع ن ل ب ن</p> <p>2- بني كنع : </p> <p>ب ن ي ك ن ع</p> <p>3- بني ك : </p> <p>ب ن ك</p>
	<p>4- فيني خو : </p> <p>و خ ن ف</p> <p>5- بني كور : </p>
	<p>6- فيني ك + (فني كور) باليونانية ولا حقتها ومن :</p> <p>7- فينيكو  ΦΙΝΙΚΟΣ س :</p>
باليونانية (١٤)	



		-8	فينيقي : (مُشَكَّرِيَّة)
		-9	فونيكو PHONICUS
			من :
باللاتينية	[	-10	بونيسي : PHONIC
		-11	بونسي : PONI = PHONI

---

(★) أخذت البرتغالية كلمة «فينيكوس» من العربية المصرية «فني خوي»<sup>2</sup>.

أما التعليقات اللغوية الأخرى من النص فنجد ما يلي :

- 1 لمّا تعني لمنّا، وردت في شعر اللهجة العربية العدنانية (الفصحى). يقول جميل بثينة :  
لا أنسى م الأشياء لا أنسى قولها  
وهذه قرئت نضوى أميصر تريد
- 2 لها، تعني لهذا، وتأتي بمجال التعريف.
- 3 لقاريتا : تعني القرية، المدينة، مكان الاستقرار. ونلاحظ هنا تماثل اسم لأقاريت = أجاريت (أي المدينة)، ويمكننا قراءتها (قرتا) لتأثير اللهجة العربية الآرامية على اللهجة العربية الكنعانية بثبوت أداة التعريف (الألف بآخر الكلمة) لقرت + ا = قرتا وهي مدينة قسطنطينة في الجزائر.
- 4 لسعرا : بمعنى وقت الصباح الباكر.
- 5 [سلكنا] : بمعنى لسلكنا (سلكت الرياح بنا) قدفتنا العاصفة.
- 6 [أي زينا] : هذه.

- 7- لرحقاتنا : واسعات بعيدات، لرحقات أرضاً أي الأرض البعيدة الواسعة.
- 8- لرم : عالي. وفي المدغانية الرامة = المنخفض، بركة المياه، وهي من التضاد اللغوي. والرم هنا تعني (البعيدة)، وفي الآرامية والكنعانية تعني العالي. مثل : لعين رمتا = العين العالية في منطقة الزبداني ولا يعلوها عين أخرى.
- 9- انشني : نضحني بالماء غرقاً.
- 10- لبعدا : بأحدنا.
- 11- لآدرا : قادر، عظيم. وجدنا هذا الإبدال في نقوش جزر البليار الكنعانية :
- أدسك = قدسك  
لأذن لادسك ملكقاريت
- أي : الآن من قداستك يا مَلِك القرية
- 12- اعصيون جبراً : اسم ميناء. زاد لها "كروس" صوت الياء الساكنة، ونحن نسأله. أما في النقش فقد وردت لعصوناً وفي التوراة على البحر الأحمر، لكن من الممكن تواتر الأسماء : صور في عمان، وصور في لبنان، كما سنرى.
- 13- ليم سيفنا : يم = بحر، سيف = ميناء. سيف الكويت (شط - ميناء) يلفظها أهل الكويت حتى الآن سيف الكويت).
- 14- لتسع : نسافر بالبحر.

## أ- نسع في العدنانية :

- أ- الإنساع : الحبال ، واحدها لنسع.  
 ب- لنسع ولنسع : من أسماء ربح الشمال (لدقة مهبها).  
 ج- النسع : سيرٌ يُضطر على هيئة أعنة النعال تُشدُّ به الرِّحال ، والجمع أنساع ولنسوع ولنسع.

## ب- نسع في العبرية :

נ ס י ל ה : (نسيسة) : سفرة ، سفر ، رحلة.

נ ס י ע ה

انظر : قاموس ي. فوجمان ، مادة (נסיעה) ، ص 554 ، مكتبة المحتسب ، توزيع دار الجيل ، بيروت.

ونرى أنَّ أساس الكلمة نسعا : سار بقوة الريح على أشربة السفن ، ولا سيما أنَّ المعنى في العدنانية هو أدق ، حيث يقول : (من أسماء ربح الشمال لدقة مهبها) أي لدقة اتجاهات هبوبها ، وهذا ما يحتاج إليه قائد السفينة الضراعية المعتمدة على الرياح.

وبعد هذا المعنى الرئيسي أخذت للكلمة مدلولات متصلة بها ومنها : (الإنساع) الحبال التي تستعمل في الأشربة. ومنها (نسيسة) في العبرية لتعني السفرة والرحلة التي كانت تخص سفر البحار المعتمد على الرياح فانتقل مدلول الكلمة إلى كل أنواع السفر.

ج لم نجدها في السريانية (قاموس كوستاز) في حرف (النون)،  
إنما في مادة ~~فهم~~ وتعني : فرقة، جيش.

س ي ع

15- لعم : تعني لعم، لا تزال في عبرية التوراة، وفيها قلب  
مكاني.

16- آليات : مفردا آنية أي سفينة، و(آليات) سفن.

17- ليحدوا : يحدو بعضنا بعضاً أي (معاً).

18- لشتيم : اثين. ولفظها بحركات السكون والياء المعالة كما  
تلفظها بعاميات بلاد الشام (ممشق) : لثين (التاء ساكنة  
والياء معالة).

19- لثنيم : جمع لثنة أي (سنة)، والجمع في الكنعانية بالياء  
والميم، والجمع في الأمازيغية والآرامية بالياء والنون. فجمع  
كلمة (جمل) في الكنعانية (جلميم) وقد أخذتها عبرية  
التوراة عدا سفر دانيال وبعض من أجزاء سفر عزرا، وجمعها  
في الآرامية (جلمين).

20- لسبين : من جذر لسن، وفي الآرامية والكنعانية لسن تعني  
(حاصر)، ومنها اسم [إسبانيا]. فاسم إسبانيا ليس لاثينياً ولا  
يونانياً ولا جرمانياً، بل هو اسم كنعاني (راجع : الحضارة  
الفينيقية في إسبانيا، يولي بركوفاينتس تسيركن، جروس  
بروس للطباعة، طرابلس، لبنان، ص 17). وهو اسم طبيعي  
حيث إسبانيا محاصرة بالبحار وشمالها محاصر بجبال

البيرثيه. وتحليل الاسم [سبانيا] حيث [ا = ا = ها = للتبنيه،  
 وجمع سبنا = لسابين] بحالة النكرة، وفي التعريف الآرامي  
 الكنعاني تضاف الألف بآخر الكلمة مثل [قرت = قرتا]. وهنا  
 لسابين] وبإدخال الألف تصبح [سابيننا] لكن الألف تُلغى النون  
 (تأكلها) فتصبح [سبانيا] مثل : [قدس = قدسين = قدسيا  
 وليس قدسينا، دار - دارين - داريّا، سور - سورين - سوريّا.

أما كلمة [سبينا] فأصبحت تعني حرفياً حاصرنا لكنّها أنت  
 بمدلول كلمة [خول]، أبحرنا فحاصرنا الجزيرة، أو أبحرنا  
 حول الجزيرة. ونظن أنّها [لسابين] خطأ إملائي بتكرار الباء.  
 الحما : أرض الخيز والخيرات.

-21

أيد بعل : أي قوة بعل، والمقصود ببعل هنا هو بعل حداد إله  
 البرق والرعد والأمطار والرياح، وهو الإله الذي يحدد الأنواء.  
 وهناك آلهة أخرى تحمل اسم بعل مثل (بعل صفون) و(بعل  
 رشف) و(بعل حامون) (إله البراكين الحامية). ف(بعل) هنا تعني  
 تماماً كلمة (رب) فأقول (رب السماء) و(رب البيت) و(رب  
 العمل). وكلمة (يد) هنا أخذت مدلول القوة.

-22

نولا نهاترا : أي (ولا نوات) من فعل (أتى - يأتي). أما الهاء  
 فهي زائدة (راجع كتابنا : ملامح في فقه اللهجات العربيات  
 من الأكادية والكنعانية وحتى السبئية والمدنانية، الأحرف  
 الزائدة وهي : الهاء والنون والعين، ص. 190 - 195).

-23

[حيرانا] : الحبر هو الصديق، والأخبار = الأصدقاء والزملاء.

-24

- 25- لقباً : بمعنى (ظَهَرَ)، ولا تزال نستعمل في بلاد الشام كلمة لقباً بمعنى (ظَهَرَ) فنقول : لقباً فلان فجأة أي : (ظَهَرَ فلان فجأة).
- 26- لهون : تعني (هنا) نستعملها في عامياتنا.
- وفي النص : لقباً هون ها أي : (ظَهَرَ هنا من).
- 27- امتيمها = رجال. أخذ المعنى من سياق النص، كما ذهب إلى ذلك "كروس".
- 28- لتشييمها = نساء. ونلاحظ هنا أن الجمع مذكر حيث الجمع في المؤنث في كافة اللهجات بالألف والتاء، أي يجب أن تكون انشأت = نساء، لكن لاحظنا كثيراً استعمال الجمع المذكر للمؤنث كما في عامياتنا أثبت نسوان ذهبوا = ثلاث نساء ذهبن، نقول ذهبوا ولا نقول ذهبن. لاحظ الجمع المؤنث في السطر /8/ عليّة = عليونات.
- 29- لبأي حدا : أي لوحدهم.
- 30- لعتا : تعني حتى، ولا تزال تستعمل في عاميات لبنان حتى الآن. وهناك برنامج تلفزيوني في محطة المستقبل اسمه لوقف تَ قلّك (بإبدال القافات همزات) (تَ) تعني حتى.
- 31- (أشانتك) : ذهب وشأنه بالخير، بمعنى أخذ. وهي موجودة في نقش لعُسين سِنْهُمْ ذو الكتّابتين والأمازيغية (التيفيناغية)، والشهير خطأ باسم نقش (ماسينيسا).
- 32- (آبر) : عامل، في لسان العرب : الأبر : مصلح الزرع، العامل. نقول العامل الحاذق، ومنها الإبرة، ومن يؤبر النخل فهو أبر

- 33- لحيالتي : تعني : حسرتي، أسفي، ويلي. وهذه الكلمة لا تزال تستعمل في مدينة حماة وريفها حيث يقولون : حبالتي عليها، أي يا حسرتي عليها.
- 34- ليا : أداة نداء.

### التعليقات الجغرافية

من أبرز الكلمات الجغرافية المتعلقة في النص هي : صيدون - رحقات الأرض - عصيون جبر - يم سيف.

وجاء في السطر (7) أخذ البحر عشرة عمال مهرة (دليل بعد المسافة) فأما صيدون فهي معروفة جنوب بيروت بـ 40 كم تقريباً. وأما رحقات الأرض فهي مدلول على بعد المكان وما يؤيد هذا البعد أنهم وصلوا وقد فقدوا عشرة من عمالهم (يحارثهم) المهرة. وأما عصيون جبر فهنا تقع الحيرة فيما إذا عرفنا أن الاسم ورد في التوراة على أنها ميناء على البحر الأحمر. فما هذا الجمع بين صيدون (البحر المتوسط) (البحر الكنعاني آنذاك) وعصيون جبر على البحر الأحمر. فأما صيدون فهي صيدا الحالية ويؤيد ذلك ورود اسم الملك أخي رام (أحiram) في النقش الذي نجده في نقوش لبنان الكنعانية إذن ما هي القصة. علمنا منذ عشرين عاماً أن هناك كتاباً صدر باسم كمال صليبي عنوانه (التوراة جاءت من شبه الجزيرة العربية)<sup>3</sup>. يصحح به مواقع الأسماء الجغرافية التوراتية لعدم تناسبها مع الواقع الجغرافي.

بمعنى آخر أن يكون موقع عصيون جبر المنوء عنها على البحر الأحمر فهذا أمر مشكوك فيه لكن لا يستبعد أن يكون لدينا عصيون جبر أخرى على الساحل الشرقي للبحر الكنعاني والدليل على ذلك أن تواتر الأسماء في المدن والمناطق فهو معروف فلدينا صور في عمان على المحيط الهندي وصور في لبنان، حلب في الشام وحلب في اليمن، النيبك في الشام والنيبك في الحجاز صيدا في لبنان وصيدا (بريه) جنوب دمشق وحضر موت في اليمن وحضر ميت في بلاد المغرب العربي.

أما كلمة يم سيف : فكلمة يم بمعنى البحر معروفة أما كلمة سيف فتعني ميناء ولا تزال مستعملة في الكويت حتى اليوم ويقولون لك لهكتبي في سيف الكويتا وهي منطقة على ساحل بحر الكويت العاصمة.

أما المسيرة لهذه الأنبيات (السفن) العشرة فلا شك أن نرجح أنها أخذت طريقها عن طريق موانئ البحر المتوسط منها لبدا وأويا وصبراتا (الليبية)، وقرطاج (قرتاجنه)<sup>4</sup> في تونس وبجاية والجزائر العاصمة التي كانت جزراً صغيرة متفرقة ووهران ومليلة وسبتة<sup>5</sup> ولم تأخذ الطريق الشمالي لكثرة خلجانه.

ومن المثير أيضاً أن أجد كلمات كنعانية جغرافية في أميركا الجنوبية فهذه قرتاجنه ومراكيبو وخليج مراكيبو في شمال أميركا الجنوبية الأولى (قرتاجنه في كولومبيا)، والثانية مراكيبو في فنزويلا ص. 94 من The New Oxford Atlas :





### التعليقات التاريخية

ما هو تاريخ هذا النقش، البعض قال بعد مار قرطاج سنة 146 ق م حيث الكنعانيون راكبي بحر مهرة. فكان ذلك.

ولكن ورود اسم الملك أخي رام (أحيرام) ينفي هذا التاريخ حيث صيدا وصيدون كانت تحت ظل الحكم الإغريقي (السلوقي) في بلاد الشام سنة 164 ق م ولا وجود لملك اسمه أحيرام.

لكن من المرجح أن يكون النقش في القرن 6 / ق م أي أن بني كنعان سكان محيط البحر المتوسط في جُلّه آنذاك كانوا مسيطرين على البحر. بمعنى آخر، أن بني كنعان اكتشفوا أميركا قبل كريستوفر كولومبوس بـ (21) بواحد وعشرين قرناً على حد أدنى.

## صحة النقش

إن النقش المذكور غير موجود الآن ولهذا قصة من أراد المزيد فعليه بكتاب الفينيقيون وأميركا (فصول شغلت العالم) الذي قام بترجمته وتحقيقه الدكتور عبد الله الحلوي (دار فكر للأبحاث والنشر) بيروت 1991.

وجد النقش في منطقة باريبا في البرازيل، وانتقل من يد ليد وتم استساخه، فلدينا ثلاثة استساخات تختلف في بعض حروفها من نسخة لأخرى بعدد لا يتجاوز الخمسة أحرف، ثم خرج علينا بعض المستشرقين ليقولوا أن النقش مزور وهنا لا بد أن ندلي بدلونا. فمن له مصلحة بالتزوير ومن يسعى لاتهامه بالتزوير؟

- (1) القوميون السوريون في سوريا الطبيعية لا اعتبارهم أن التاريخ الكنعاني (الفينيقي) أساساً في أيديولوجيتهم.
- (2) الأمازيغيون في المغرب العربي.

وهنا نقول أنه حتى منتصف القرن العشرين لم يكن لدينا نحن القوميون السوريون ونحن الأمازيغ أي مختص في هذه الكتابات ليقوم بتزويره.

لكن ذو المصلحة في الادعاء بتزويره هم المستشرقون ذوو الفكر التوراتي حيث أن الكنعانيين هم الأعداء التاريخيين لليهود ودخولهم لفلسطين ومحاربتهم الكنعانيين ولا سيما في مدينة أريحا

نعم الفكر التوراتي هو الذي له المصلحة في إخفاء النقش  
واتهامه بالتزوير، (إن كان هناك تزويراً).

في نهاية هذه المحاضرة وصيتي إلى الأجيال القادمة بإعادة  
قراءة هذه النقوش بأيدينا نحن عرباً عاربة كالأمازيغيين وعرباً  
مستعربة كالعديانيين.

وأخيراً :

أحييكم لحسن استماعكم باللهجة العربية الأكادية فأقول :

أخي أتّ جملاتك ملك علي (أي ملك علي حياتي).

كما أحييكم باللهجة السيد المسيح العربية الآرامية لأقول :

بطوبأ وسلام أي بطيب وسلام

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أ.د. محمد بهجت قبيسي

## الحواشي

- (1) المرجع : عهد الله الحلو، الفينيقيون وأمريكا ص. 47 + ص. 65.
- (2) في قراءات جديدة قالوا إن «فني خو» الواردة في بعض الكتابات المصرية القديمة تعني لنجاراً، وهذا قد يكون صحيحاً حسب سياق واتساق النص. ولا تنسى أن ال «فني خو» لأي : بني كوا (أي : الكنعانيين) مشهورين بالأخشاب، وأن حاجة مصر من الأخشاب كانت من أرض «بني كنعان» (لبنان اليوم) وصانع الأخشاب هو (النجار). فكلمة : بني كنعان = فني خو = صانع أخشاب = نجار، فالكلمة إذاً هي مدلول للكلمة وليست الأصل، كما أسَمي نوع من القماش الدمشقي ب (الدامسكو) نسبةً لدمشق، وكذلك (الموصلين) هو قماش ينسب إلى الموصل فهو مدلول للكلمة وليس بأصل، وكما أسَمي اليوم الأنيق بلباسه ب (الباريزي) وليس من شروط الأنيق أن يكون باريزياً. وكلمة (مُدَمَشَق) لتعني متحضر. وكلمة (فينيقير) أيضاً تعني متحضر بالسريانية لأنهم أصحاب حضارة. وهكذا أسَمي النجار (فني خو) نسبةً لبني كنعان أصحاب الخشب. ولا تنسى أن كلمة كنعاني في نصوص تل العمارنة لوح رقم /150/ وردت بمعنى تاجر، وفعلًا الكنعانيون من أمهر التجار تاريخياً. ثم قالوا أن (فينيكوس) تعني في اليونانية (الأرجوان)، هذا صحيح لكنه مدلول للكلمة وليس أساساً، كما أسَمي الصحون المصنوعة من مادتي (الكولن والفلدسيات) ب (الصيني) نسبةً للصين بلد الصنع، أو أسَميها ب (المالقي) نسبةً للمقا في شبه الجزيرة الهندية الصينية) والتي تصنع هذا النوع من الصحون الفاخرة أيضاً. وهكذا أعطى اسم شعب بني كنعان، والذي صُحِفَ إلى (فينيكوس) لتعني مادة الأرجوان والتي اشتهر بصناعتها واستخراجها بني كنعان اللذين هم (فينيكوس) باليونانية لمراجع بحث المدلول في كتابنا ملامح في فقه اللهجات العربيات من الأكادية والكنعانية وحتى السبئية والعذنانية، ص. 234. أما

أن أقول أن معنى الصين هو الخزف أي كلمة صين تعني خزف فهذا شين يحتاج للإبتسام. مثال آخر : في دمشق الشام نقول للولد سأتي إليك بالصفوري، فيذهب ذهن الجميع فوراً إلى مُطهر الأولاد، حيث اشتهرت عائلة الصفوري بتطهير الأولاد، وهكذا، فمدلول كلمة صفوري أصبح مساوياً لمطهر (صفوري=مُطهر).

(3) يشك في نسب الكتاب لكمال صليبي حيث اختصاصه تاريخ الشهابيين (أي تاريخ حديث) إنما أعطي هذا الكتاب له لغايات لا نعرفها.

(4) قرطاج ترخيم لكلمة قرتاجنه وليست قرت حدش (القبرصية) لكن أرادوا أن يتورتوا المنطقة حيث كلمة حدش في عبرية التوراة تعني حديث. وأما معنى قرتاجنه فهي (القرية الجنة) المدينة الجنة ولا نعلم أن قرت حدش مدينة موجودة في جزيرة قبرص.

(5) أطلس العالم العربي والإسلامي، شوقي أبو خليل، دمشق ط 5/ 2002، ص. 79.

(6) اسم الشام قديم من القرن التاسع عشر قم في نصوص اللعن المصرية.

أُشام هم = الشاميين.

والقراءة هذه هي قراءة غير مقبولة حيث المخصص (q) -

يشير إلى مكان وليس إلى شعب.

أُشام (وم) مثل التتوين = شام.

حيث [ أ ] سابقة تفيد التنبيه، حيث أقول : (أهمية) -

بمعنى لمهية (اسم علم من نقوش أجاريت). وأقول لأجاريتا

تعني أجريت = جرية = قرية = مدينة (نقوش أجاريت).

فإذا كانت أورشليم فأين الراء وأين اللام.



## مدينة المهديّة، مستعمرة نورمانديّة في بلاد الإسلام منتصف القرنين السادس الهجري / الثاني عشر ميلادي

د. رشيد تومي  
قسم التاريخ- جامعة الجزائر

### 1- دوافع تطّعات النورمان تجاه شمال إفريقيا

في شهر فبراير سنة 1091م/484هـ احتل النورمان NORMANDS<sup>(1)</sup> بزعامة الكونت روجر الأول "Roger I"، مدينة نوطو Noto الواقعة بجنوب شرق جزيرة صقلية. وشكل هذا الحدث نهاية للمقاومة الإسلامية المحلية التي استمرت حوالي ثلاثين سنة<sup>(2)</sup>، وإيذاناً معلوماً بأفول نجم الحكم الإسلامي بالجزيرة بعد وجود دام قرنين ونصف من الزمن ويؤشّر أيضاً إلى ميلاد مرحلة تاريخية جديدة ذات تأثيرات بالغة وعميقة بالنسبة لأوروبا وعالم البحر الأبيض المتوسط على حد سواء.

لقد كان من الطبيعي ألا يتوقف النورمان في زحفهم عند حدّ السواحل الشماليّة للمتوسط إذ اعتقد هؤلاء الغزاة الشماليون الذين اشتهروا بروح المغامرة الفياضة وطموحاتهم الجامحة، أن حوض هذا البحر هو بمثابة فضاء حيوي يجب احتواؤه لما له من أهمية إستراتيجية في المجالين الاقتصادي والأمني، ومن ذلك شكل السعي إلى احتلال

سواحل شمال أفريقيا أحد المظاهر البارزة للسياسة الخارجية النورماندية في المنطقة. وكان مهندس هذا التصور هو الملك روجر الثاني (١) حامل كل آمال وتطلعات آل هوتفيل والذي لم يأل جهدا في سبيل تأكيد سيادة النورمان في عالم البحر المتوسط<sup>(٢)</sup>.

وفي إطار هذا الاهتمام، تعدّ بلاد إفريقية<sup>(٣)</sup> من بين أقاليم المتوسط التي حرص روجر الثاني على إلحاقها بعرشه لما تشكّله من امتداد طبيعي وعمق أمني واقتصادي لتاجه. إذ رأى هذا الأخير أنه بات من الضروري بمكان، احتلال إفريقية وذلك لتجفيف منابع الخطر الصادر عن دولة الزيريين<sup>(٤)</sup> بإفريقية التي اعتادت الإجهاز بجيشها على أراضي صقلية وجنوب إيطاليا<sup>(٥)</sup> وكذا لاستئصال شأفة نشاط القراصنة الذي غدت مدينة طرابلس وجزيرة جربة منطلقا له مما أثر سلبا على الأوضاع الاقتصادية والأمنية للبحر المتوسط. وتأتي أيضا تطلعات روجر الثاني، تجاه سواحل شمال أفريقيا بشكل عام، ضمن سعيه الجاد إلى بسط السيطرة النورماندية على المقدرات الاقتصادية للمتوسط من خلال إحكام القبضة على تجارة الصحراء وفرض رقابة محكمة على طرق التجارة والاتصال الرابطة بين الحوضين، الغربي والشرقي، لهذا البحر. وجزءا هذا الحرص، يتجلى توقّعه الشديد إلى تحويل مجال عرشه، إلى مركز ثقل لتجارة البحر المتوسط برمتها<sup>(٦)</sup>.



## 2- العلاقة النورماندية الزيرية قبل احتلال النورمان لمدينة المهديّة

وبناء على هذه النوايا التوسعية، ظل روجر الثاني يتريص بأحوال أفريقية ويتحين الفرصة للإجهاز على أراضيها. لكن في الوقت ذاته، وعلى غرار أبيه روجر الأول، حافظ على جسور العلاقة مع الزيريين والتي وصفت بأنها حسنة وجيدة أحياناً ومتقلبة ومتأزمة أحياناً أخرى<sup>(5)</sup>. وقد أشار المؤرخ أماري إلى هذه العلاقة في إحدى مراحلها، أي في عهد

علي بن تميم، وأقر أنها "دون حرب أو سلم"<sup>(6)</sup> وهي بذلك أشبه بالحرب الباردة. وأما ابن الأثير فإنه كشف عن النفاق والخداع اللذين تميز بهما موقف روجر الثاني، وفي ذلك يقول :

وأقام رجار الفرنجي مظهرًا للحسن - الأمير الزيري - أنه مهادنة وموافقة وهو مع ذلك يُعمر الشواني، ويكثر عددها وآلاتها...<sup>(7)</sup>. على أن هذه العلاقة غير المستقرة، ظلت على هذا الحال إلى أن تعرضت مدينة نقوطرة Nicotera بإقليم قلورية Calabre - جنوب إيطاليا - عام 516 هـ / صيف 1122م، لحملة عسكرية شنها جيش المرابطين بقيادة أبي عبد الله ميمون، وذكر ابن عذاري أن هذا الجيش "سبى نساءها وأطفالها وقتل شيوخها وسلب جميع ما وجدته فيها. فلم يشك... روجر الثاني - أن المحرك لذلك والمسبب له هو أمير أفريقية الحسن بن علي لما تقدم بينه وبين أبيه من الوحشة"<sup>(8)</sup>.

على أن هذه الحملة العسكرية على جنوب إيطاليا، شكلت نقطة تحول في العلاقة النورماندية الزيرية حيث أوجدت لروجر الثاني مبررا قاطعا لإقرار أمر غزو أفريقية دون رجعة<sup>(9)</sup> وخاصة أنه أيقن أن هذا الهجوم ما هو إلا ثمرة للتحالف الزيري المرابطي الذي أبرم في عهد علي، والد الحسن<sup>(10)</sup>. ومن ثم عقد روجر العزم على تأديب الحسن الزيري<sup>(11)</sup>، وضربه في صميم ملكه وذلك باحتلال مدينة المهدية "حاضرة إمارة الزيريين"<sup>(12)</sup>. ومن ذلك لم يلبث الطرفان، روجر الثاني والحسن، أن انكبا على إعداد العدة المطلوبة لخوض حرب قد يطول أمدها ويشتد آوارها<sup>(13)</sup>.

الواقع أن مشروع احتلال مدينة المهدية قد مر بمحاولتين عسكريتين كاسحتين تخللتهما هجوم، لا يندو أن يكون سوى استفزاز خاطف توج بجمع الغنائم فحسب<sup>(14)</sup> فيما فشلت الحملة الأولى ونجحت الثانية نجاحا باهرا. لقد انطلقت الحملة الأولى عقب التوتر المذكور بين الحسن وروجر الثاني، في شهر جمادي الأولى عام 517هـ/26 جوان-26 جويلية عام 1127م، بقيادة أمير أمراء البحر جورج الأنطاكي Georges d'Antioche<sup>(15)</sup> لكن هذه الحملة، على الرغم مما أحيط بها من أسباب الفوز والنجاح، إلا أنها آلت إلى الفشل الذريع حيث هزم الجيش النورماندي هزيمة تكراء بجزيرة الأحاسي<sup>(16)</sup> في الثامن والعشرين من شهر جمادي الأولى عام 517هـ/24 جويلية عام 1127م. وعبر ابن أبي دينار عن النكسة النورماندية

حيث قال : " لم يرجع منها إلى صقلية إلا قدر مائة مركب ولم ينج من الخيل إلا فرسين"<sup>(١١٩)</sup>.

وقد قلل الكاتب أماري منذ البداية، من أهمية هذه الحملة إذ انتهى إلى أنها مجرد اندفاع جامع وانتقام فوري، تفتقر إلى خطة ناضجة وهي خالية من شروط عملية غزو وفتح منظمة<sup>(١٢٥)</sup>.

3- احتلال النورمان لمدينة المهديّة عام 543هـ / 1148م (ظروفه، دافعه، تحقيقه) :

وأما المحاولة الثانية الكاسحة لاحتلال مدينة المهديّة والتي كلّت بالفوز المبين فإنها وقعت في سنة 534هـ / 1148م، وكان قرار توجيه هذه الحملة العسكرية قد صدر في مرحلة كانت تسود أوروبا وإفريقية أوضاع حاسمة. فمن جانب أوروبا الغربية فإنها باتت تعيش على وقع حملة القديس برنارد Bernard S'clairvaux<sup>(١٢٠)</sup> الداعية إلى الحرب المقدسة في المشرق الإسلامي، إثر سقوط إمارة الرها الصليبية<sup>(١٢١)</sup>. وتمثل هذه الدعوة فرصة ثمينة بالنسبة لروجر الثاني لإعلاء شأنه في أوساط العالم المسيحي وذلك بالانقضاض على إحدى قلاع المسلمين بإفريقية<sup>(١٢٢)</sup> هذا دون أن يحيد عن تطلعاته التوسعية بالساحل الجنوبي للمتوسط. وأما إفريقية فكانت في هذه الحقبة ترزح تحت وطأة أزمة اقتصادية خانقة وأوضاع اجتماعية حالكة. وقد عبّر ابن أبي دينار عن هذا الوضع

المزري فقال : " في هذه السنة - 146/541م - كان القحط بإفريقية حتى فُرت غالبية الناس إلى صقلية"<sup>(17)</sup>.

ثم يؤكد ابن الأثير هذه الكارثة التي حاقت بالمغرب الإسلامي بقوله : "وكانت الشدة دوام الغلاء في جميع المغرب من سنة سبع وثلاثين إلى هذه السنة - 148/543م - وكان أشد ذلك سنة اثنتين وأربعين" - 147م<sup>(18)</sup>. وحتى يضاعف من تفاقم هذه الأزمة الداخلية الإفريقية، بادر روجر الثاني بالامتناع عن تصدير الحبوب إلى هذه الإمارة الإسلامية، باعتباره الممّون الأول للزيريين بهذه المادة الأساسية. "وأكل الناس بعضهم بعضا وكثر الموت في الناس"<sup>(19)</sup>. ويبيّن ابن عذاري أيضا هذا الواقع الأليم، فقال : "ولما استولى صاحب صقلية على هذه المدينة - المهدية - كانت بإفريقية مجاعة عظيمة"<sup>(20)</sup>.

وهكذا يكون روجر الثاني قد أجاد اختيار الموعد المناسب لتوجيه ضربة قاضية لمدينة المهدية، قاعدة ملك الحسن، الذي بلغ حقا في هذه الآونة أقصى درجة الوهن والانحطاط. وعبر ابن الأثير عن هذا الضنك الرهيب بقوله : "وعظم الأمر على أهل البلد... وكان أهل البيت لا يبقى منهم أحد ولقوا أمرا عظيما... فاغتم رجار هذه الشدة"<sup>(21)</sup>. ويشير الكاتب في حديثه إلى مرض وباء فتّك كان قد أرخى سدوله على منطقة إفريقية، وشخصه المؤرخ الهادي إدريس بآئه مرض الطاعون<sup>(22)</sup>.

ولاشك أن هذه الظروف الحالكّة السائدة بإفريقية قد شجعت روجر الثاني على تسيير حملته ضد المهديّة، إلا أن العامل المحرك والمعجّل لهذه الهجمة العسكريّة إنما يكمن في الأزمة التي دبت بين الحسن الزيري ويوسف حاكم مدينة قابس، باسم محمد بن الرشيد الأصغر، مفادها أن يوسف، العبد المملوك للرشيد بن كامل، أقبل على عزل محمد بن الرشيد ثم لم يتورّع عن إعلان ولاءه السافر للملك روجر الثاني مما أثار غيظ الحسن الذي تدخل بالقوة وأنهى تمرّد يوسف وعاقبه بالقتل. وقد شجب روجر الثاني من جانبه هذا التصرف واعتبره إهانة واستفزازاً له، وردّ عليه بمحاولة احتلال مدينة قابس. ولكن إذا كان روجر الثاني قد فشل في اقتحامها<sup>(23)</sup> إلا أن هذه الأزمة عجّلت بتصميمه لاحتلال مدينة المهديّة وخاصة أنه وُفق في بسط سيطرته على جزيرة جربة عام 529-530/1135م ومدينة طرابلس عام 541/1146م<sup>(24)</sup>.

وهكذا تحركت الآلة العسكريّة النورماندية بكل ثقلها تحت إمرة القائد الشهير جورج الأنطاكي سنة 543/ ربيع 1148م. وقد ذكر ابن الأثير أنّ روجر الثاني عمّر الأسطول وأكثر منه فبلغ مائتين وخمسين شيفاً مملوءة رجالاً وسلاحاً وقوة وسار الأسطول عن صقلية<sup>(25)</sup> قاصداً مدينة المهديّة.

على أن انطلاق هذا الأسطول لم يلبث أن بلغ إلى أسماع الحسن الزيري، غير أنّ قائد الحملة أوهمه أنّ وجهة الأسطول هي الأراضي

البيزنطية، فاطمان وأخذ إلى السكينة. ويروي ابن الأثير عن طابع التمويه الذي أضفاه جورج الأنطاكي على هذه الحملة، فأورد أن الأسطول النورماندي حينما حل بجزيرة قوصرة<sup>(٢٦)</sup>، وهي بين المهديّة وصقلية، صادفوا بها مركبا وصل من المهديّة فأخذ أهله وأحضروا بين يدي جرجي مقدم الأسطول فسألهم عن حال إفريقية ووجد في المركب قصص حمام فسألهم هل أرسلوا منها شيئا فحلفوا أنهم لم يرسلوا شيئا فأمر الرجل الذي كان الحمام صحبته أن يكتب بخطه أننا لما وصلنا جزيرة قوصرة وجدنا بها مراكب من صقلية فسألناهم عن الأسطول المخدول فذكروا أنه ألقع إلى جزائر القسطنطينية وأطلق الحمام فوصل المهديّة فسرّ الأمير الحسن والناس<sup>(٢٧)</sup>

وقد بنى جورج الأنطاكي خطته على أساس مهاجمة المدينة على حين غفلة من سكانها ومن ثم حرص على بلوغ المهديّة وقت السحر، غير أن عاصفة هوجاء أخرت وصول الأسطول إلى حين بزوغ النهار وكان ذلك يوم الاثنين من شهر صفر/22 جوان من نفس العام<sup>(٢٨)</sup>. ولما انكشف أمره أبلغ القائد جورج الأنطاكي، الأمير الزيري الحسن، بأن الغاية من هذه الحملة هي إنزال العقاب بقتلة يوسف وتمكين محمد بن الرشيد من استرجاع عرشه الضائع بمدينة قابس، باعتباره تابعا وحليفا لروجر الثاني. والتمس منه أيضا إمداده بقوة عسكرية تساعد على تحقيق هذه المهمة، معتمدا في هذا الطلب، على الاتفاقيات المبرمة بين روجر الثاني والحسن والتي تدوم صلاحيتها عشر سنوات حسب العرف الدبلوماسي السائد آنذاك<sup>(٢٩)</sup>.

وثمة اتفاقية أبرمت بين روجر الثاني والحسن عام 536هـ/1140-1141م وهي إذن مازالت سارية المفعول من الناحية الرسمية على الأقل<sup>(29)</sup>. ونهب ابن أبي دينار في القول بأن الحسن الزيري قد أعلن بموجبها، ولاءه وتبعيته للملك روجر الثاني<sup>(30)</sup>.

وقبل أن يبادر باتخاذ أي قرار تجاه التماس جورج الأنطاكي، استشار الحسن نصحاء من الفقهاء وأعيان المدينة فيما ينبغي عمله حيال طلب النورمان. وكان ردّهم هو وجوب المقاومة وحماية المدينة من الغزاة، واثقين من قدرات المدينة على ردّ المغيرين على أعقابهم<sup>(31)</sup>. الواقع أن الحسن وجد نفسه أمام وضعية حرجية ومعيرة للغاية. ذلك أنه أدرك إدراكا يقينا هذه المرة، أنه يواجه قوة نورماندية يصعب عليه معاربتها في ظل غياب مستلزمات الحرب الضرورية، إذ كانت حاجة السكان إلى المزونة لا تكفي إلا لأيام معدودة فقط<sup>(32)</sup>، كما أن جزءا من قوات جيش الحسن كان مشغولا في شمال الإمارة حيث انهمك في مساندة محرز بن زياد الفادي، صاحب مدينة المعلقة، ضد ابن خرسان، حاكم مدينة تونس<sup>(33)</sup>، وهو ما يؤدي حتما إلى إضعاف الطاقة الدفاعية للمدينة. وفي ذات الحين احتار الحسن واستئمل مشاركة المسيحيين بقواته في العدوان على مدينة قابس، وهي خطيئة لا تغتفر في نظره. ومن جانب آخر رأى الحسن أن إحجابه عن مؤازرة النورمان في هذه المناسبة يعد خرقا سافرا للمعاهدات القائمة بنية وبين روجر الثاني مما سيفضي إلى استنكار وغضب هذا الأخير<sup>(34)</sup>. وهكذا نجح جورج الأنطاكي في فرض تمويه مُحكم،

زعزع به معنويات آل زيري وكذا في إثارة لغط حول مسألة باث محسومة في حسابات النورمان.

على أن الحسن الزيري لما استعصى عليه حل هذه المعضلة المفروضة عليه، وفي ظل انهزامه النفسي والعجز العسكري للمدينة<sup>(33)</sup>، أثر الاستسلام والتخلي عن عرشه حقنا لدماء المسلمين وحفاظا على أعراضهم وأملاكهم. وقد اشتهر بمقولته المشهورة وهي :

‘سلامة المسلمين من القتل والأمر خيرا إلي من الملك والقصر’<sup>(36)</sup>. ولم يلبث الحسن حينئذ، أن غادر المدينة تاركا إياها لمصيرها المحتوم، متوجها إلى مدينة المعلقة، وهي بمقرية من تونس، عند صاحبها محرز بن زياد<sup>(4)</sup> ومعه أفراد عائلته وما تيسر من أمتعته - ما غلى ثمنه وقل وزنه -، وقد أثار هذا الموقف ذعرا وهولا مريعين داخل مدينة المهدية، ذلك أن الأهالي سرعان ما اقتدوا بأمرهم الحسن، فاندفع الكثير منهم إلى خارج المدينة فيما لاذ بعضهم إلى الكنائس وبيوت النصارى ملتجئين من أهلها النجدة والحماية.

وكانت نتيجة هذه الفوضى العارمة أن فقدت المدينة تماسكها ومناعتها إذ أضحت دون حامية أو قيادة تقياها من شر النورمان وتحميها من خطرهم الداهم. وقد يسر هذا المشهد الأليم لجورج الأنطاكي سبيل الدخول إلى المدينة واستولى عليها " بغير مانع ولا مدافع".

وحدث ذلك في يوم الاثنين الثاني من صفر سنة 543هـ/22 جوان

148م<sup>(37)</sup>.



## - سياسة النورمان تجاه أهالي المهديّة

الواقع أن احتلال النورمان لمدينة المهديّة، يعد محطة حاسمة في تاريخ سياسة التوسع النورماندي بالبحر المتوسط لما تجسّد هذه المدينة، من قاعدة سياسية غير هيئة وعمق إستراتيجي لعرش النورمان في منطقة المغرب الإسلامي. ويمثل هذا الفتح النورماندي أيضا بداية عهد جديد بالنسبة للمهديّة وإيذاناً مشهوداً بإلحاق هذه الأخيرة بمملكة روجر الثاني لتحوّل إلى مستعمرة نورماندية نموذجية في بلاد الإسلام.

على أن خصوصية الحكم النورماندي بمدينة المهديّة، أفرز عكس ما توقعه سكانها من مُحتل أجنبي غاشم وذلك جرّاء ما مارسه جورج الأنطاكي، قائد الحملة العسكرية، من سياسة تتّمس عن كثير من الحكمة وبعد النظر. ذلك أن هذا القائد لم يتصرّف تجاه الأهالي المسلمين بمنطق الانتقام وتسلّط الغالب على المغلوب وما يتمخّض عن ذلك من سطو ونهب وانتهاك للأعراض والحرّمات، بل انتهج نهجاً تديرياً ضمن بفضلته، للمسلمين والمسيحيين، كل شروط الدعة والاستقرار والازدهار. وفي هذا الصدد أظهر جورج الأنطاكي تجاه أهالي المهديتين<sup>(5)</sup>، حلماً وتبصراً لا يمكن أن يصدر إلا من قائد داهية ومحنك، عليم بأحوال العرب وطبائعهم. ودقّق ابن عذاري هذا الوصف فقال له : "فكان هذا اللّمين -جورج الأنطاكي- عارفاً بعورات المسلمين بالمهديّة وغيرها". وذكرت المصادر الإسلامية أنه عامل الناس برهق شديد ويسرّ شروط العودة

للمهاجرين الفارين بعد أن أمن الجميع على أنفسهم وأموالهم وذويهم. وكان أكثر رفقا مع من تخلف من أفراد عائلة الحسن حيث بادر بإرسالهم إلى صقلية للإقامة بها. وعن قصر الحسن فقد أحاطه بالحماية المطلوبة وأمن أمواله وذخائره النفيسة ثم وضع الأختام على أبواب الخزائن.

وقد عبّر ابن الأثير عن المشهد الذي أعقب سقوط المهدية، فأورد الحقائق التالية : "فلما ملك المدينة نهبت مقدار ساعتين ونودي بالألمان فخرج من كان مستخفيا فأصبح جرجى من الغد فأرسل إلى من قرب من العرب فدخلوا إليه فأحسن إليهم... وأرسل من جند المهدية الذين تخلفوا بها جماعة ومعهم أمان لأهل المهدية الذين خرجوا منها ودواب يحملون عليها الأطفال والنساء وكانوا قد أشرفوا على الهلاك من الجوع ولهم بالمهدية خبايا وودائع فلما وصل إليهم الأمان رجعوا فلم يمض غير جمعة حتى رجع أكثر أهل البلد".<sup>(38)</sup>

وقد قدر حجم هذه الثروة بما جمعه آل زيري طيلة قرنين من الزمن<sup>(39)</sup>. وكمسؤول على قوة الاحتلال النورماندي حرص جورج الأنطاكي على النهوض بأوضاع المدينتين الاقتصادية والاجتماعية. ومن ذلك سعى إلى ضمان تدبير إداري محكم للمدينتين وإلى توفير الشروط الضرورية لبعث التجارة وازدهارها، وكذلك قطاع العدالة وهو أساس الملك، فقد حظي باهتمامه بشكل ملحوظ آخذاً في

الحسبان الخصوصيات الإسلامية للأهالي<sup>(40)</sup>. وقد وقف التيجاني عند هذا الواقع الذي أعقب الاحتلال فقال :

وفرّق عليهم مالا وطعاما أقرضهم إياه فصلحت أحوالهم واغتنبط الناس بالمهدية لما رأوا من عدل النصاري فعمرت أحسن عمارة<sup>(41)</sup>. ويؤكد ابن أبي دينار هذه الحقيقة بقوله : وعمر عدو الله المدينتين زويلة والمهدية ودفع للتجار رؤوس أموال وأحسن لفقرائهم وقدم قاضيا راضيا - من لدنهم- يحكم بين الناس ومهد قواعد البلدين<sup>(42)</sup>. ويقر ابن الأثير أن جورج الأنطاكي أحسن إليهم - الأهالي - وأعطاهم أموالا جزيلة<sup>(43)</sup>، وعلى حد قول ابن خلدون فإن هذا القائد أقرّ سكان المهدية على الجزية<sup>(44)</sup> دون الضرائب السائدة الأخرى<sup>(45)</sup>.

ومهما يكن من أمر هذه الروايات العربية التي حفظت هذا الحدث المؤلم في التاريخ الإسلامي فإنها تميّزت بالنزاهة الواضحة وأنصفت القائد جورج الأنطاكي وأثبتت على معاملته السمحاء تجاه أهالي المهديتين، إلا أن هذا الموقف لا ينبغي أن يحجب عن الأنظار، الطابع الاستعماري لهذه الحملة النورماندية وأهدافها الخفية والبعيدة والمسيئة إلى مصالح منطقة إفريقية كلها. وليس هناك من شك أن للعامل الأمني والاقتصادي والعسكري مكانة واضحة في سياسة توسع النورمان بالبحر المتوسط<sup>(46)</sup>، لكن لا يجب إغفال العنصر الديني كدافع لاحتلال سواحل إفريقية وكعامل فعال لتوطيد أسس

الحكم النورماندي بالمنطقة. وإذا كان الكاتب جون ماري مارتن Jean Marie Martin ينفي تأثير الدين على سياسة النورمان الإفريقية<sup>(47)</sup>، إلا أن المؤرخ الفرنسي برسك (H) Bressc قد تحدث عن اهتمام النورمان ببعث أسس الكنيسة الكاثوليكية وتعزيزها داخل مستعمراتها الإفريقية وذكر دورهم في إعادة تنشيط أسقفية المهدي وإقبالهم سنة 1157م على إعادة فتح أسقفية سيبلا Sibilla، بجزيرة جرية، مع إعادة إعمارها بعناصر مسيحية. وذهب برسك برأيه إلى أن إعادة بناء كنيسة إفريقية يُعد أحد أهداف احتلال مدينة المهدي<sup>(48)</sup>. وأشار التيجاني إلى أن جورج الأنطاكي قد أولى اهتماما بالغاً بالمسيحيين عقب احتلال المهدي، حيث جرى نقلهم إلى سهل يفصل بين المدينتين وأسكنهم به حتى يشملهم دون شك بحمايته ورعايته<sup>(49)</sup>.

وأثناء حكم النورمان تحولت مدينة المهدي مع زويلة إلى ملجأ يأوي إليه كل مسيحي إفريقية الفارين من تهديد الثورة في الساحل الشرقي وكذا ضغط المومحمدين في الساحل الغربي. وعلى اثر ثورة معلمي زويلة الفاشلة على الحكم النورماندي عام 1157/551م، عين الملك غليوم الأول (1154-1166م) مطرانا - رئيس أساقفة- على هذه الضاحية مما يعزز مركز الكنيسة بها<sup>(50)</sup>. ولا يستبعد برسك وجود العلاقة بين هذه السياسة الدينية المسيحية والثورات التي طالت المستعمرات النورماندية في إفريقية<sup>(51)</sup>، فيما رأى المؤرخ أبو العافية Abulafia(D.) أن احتلال النورمان للمهدي وما ارتبط به من محاولة

تبحث أسس الكنيسة الإفريقية، يمثل عامل تشجيع للجالية المسيحية بإفريقية كما يجسد نهاية للعبودية التي وقع تحت نيرها الأسرى المسيحيون بهذه المنطقة والذين كانوا قد سقطوا في قبضة البحرية الإسلامية<sup>(52)</sup>. ولكن مهما يكن من أمر هذه السياسة الدينية فإنَّ المؤرخين مثلندن (F.) Chalandon والهادي روجر إدريس يعترفان بالعلاقة العضوية بين هذه الثورات الإفريقية وسياسة الاضطهاد الديني التي انتهجها النورمان تجاه الأهالي<sup>(53)</sup>.

وعلى كل فإنه يتبين أن الحكم النورماندي بإفريقية بشكل عام، وعلى الرغم من إسناد حكم المستعمرات لأعيان الأهالي المسلمين المحليين والمقيدين بوجود أبنائهم رهائن في مدينة بالرمو، عاصمة المملكة، قد اتبع سياسة تقوم على أساس تعزيز أركان المسيحية عن طريق تشييد وتثبيت الأسقفيات والكنايس وكذا حشد العناصر المسيحية المحلية في مواقع معلومة لما يوفره ذلك من حماية وضممان للكيان النورماندي. ولاشك أن هذه العناصر قد استخدمت في الإدارة المحلية كحراس للقلاع وكقوة رادعة يعتمد عليها في قمع كل أشكال العصيان. وهكذا يلمس من هذه الممارسات كلها تحيز واضح وصارخ إلى العنصر المسيحي من قبل النورمان واستعملوه بشكل ناجع ومحكم في سبيل تعزيز وتثبيت حكمهم في مستعمراتهم الإفريقية بشكل عام والمهدية بشكل خاص<sup>(54)</sup>.

وأما من الناحية السياسية فكانت مدينة المهدي تحظى بمكانة خاصة لدى المملكة النورماندية لأنها تشكل في نظرها عمقا استراتيجيا لها في البر الإسلامي وهي أيضا رمز تواجدتها في إفريقية وقاعدة أمامية تحافظ على استمرار السلم النورماندي بمنطقة المتوسط. ويميز عن هذه المكانة الرفيعة ما تحتويه المدينة من صفوة النورمان وكبار نبلائهم، وذكر ابن الأثير أن بالمهدي "أولاد ملوك الفرنج وأبطال الفرسان"<sup>(557)</sup>. وقال المراكشي في معجبه "فيها الروم - النورمان - أصحاب الدوقة"<sup>(558)</sup>. وأما ابن خلدون فقد أورد أن "بها أولاد الملوك والزعماء من الفرنج"<sup>(559)</sup>، وذكر التيجاني أيضا أن "بها حيثئذ ولاية ملوك الفرنج وأبطالهم"<sup>(560)</sup>.

إن احتضان المهدي لهذه الفئة ذات المكانة الاجتماعية السامية والقدرة القتالية العالية باعتبارهم قوسا مهرة، إنما يدل على ما تنتظر المملكة من هذه القاعدة الأمامية من دور فعال في تأكيد وتعزيز سيادة المملكة في هذا الوسط الإسلامي.

وتجسد أهمية هذه المدينة أيضا، الحامية العسكرية النورماندية المرابطة بها والتي يقدر صاحب الحل الموشية حجمها بثلاثة آلاف محارب. ولاشك أن هذه الفرقة تمثل رأس الحربة للجيش النورماندي في إفريقية، وتجلب قوتها الضاربة من خلال القساوة التي قمت بها ثورة أهل زويلة عام 4551/1156-1157م<sup>(561)</sup>.

وقد استقطب الجانب المالي، هو الآخر بمدينة المهديّة، اهتمام الملك روجر الثاني، حيث أمر هذا الأخير بسك عملة ذهبية تزن القطعة الواحدة أربعة غرامات ومائة وثلاثة وخمسين م. غ. وحجمها اثنتان وعشرون مليمترا. وعلى هذه العملة نقشّت العبارات التالية : ضرب بأمر الملك المعظم رجار، المعز بالله بمدينة المهديّة سنة ثلاث وأربعين وخمسمائة وعلى الوجه الآخر ما يلي : الحمد لله حق حمده وكما هو أهله ومستحقه. الملك رجار. المعز بالله. ويأتي هذا الإنجاز المالي، باعتباره مظهرا من مظاهر السيادة لكل كيان، ليصبح رمزا لاستقلال اقتصاد المهديّة خاصة والمستعمرات النورماندية الإفريقية عامة، عن النظام المالي الإفريقي السائد في هذه الفترة، كما يضفي طابع الشخصية النورماندية على ملك إسلامي أضحت تبعيته لتاج صقلية أمرا مقضيا<sup>(60)</sup>.

وهكذا يعتبر احتلال روجر الثاني لمدينة المهديّة صفحة جديدة في تاريخ المملكة النورماندية- بجنوب إيطاليا- ونجاحا باهرا لسياسة هذه الدولة التوسعية، الرامية إلى بسط السيطرة على مجال حيوي واستراتيجي، وهو البحر المتوسط، كان التواجد فيه موقوفا على الإمبراطوريات العريقة فقط. إنها نتيجة لا يحققها إلا من توفرت لديه الاستعدادات الكاملة وهي مجتمعة وملموسة عند عنصر النورمان. إن هذا الانجاز يشبه إلى حد بعيد ما حققه ذووهم من آل هوتفيل في بلاد الشام من خلال بناء إمارة صليبية رائدة بأنطاكية في نهاية القرن 11م وبداية القرن 12م، الواقع أن ما حازه النورمان في إفريقية

وخاصة المهدية من مكاسب ملحوظة وما لها من انعكاسات  
جيوسياسية في عالم المتوسط، يستحق وقفة تأملية من أولي العلم  
والتبصر لإقامة الجسر التاريخي الرابط بين ماضي وحاضر المنطقة  
لمعرفة أسباب ومراحل تطورها وفهم حلقات التاريخ المتحركة فيها  
والمتكررة في أكثر الأحيان. وعلى كل فإن عمر مستعمرة المهدية  
ثم يدم طويلا إذ هبت رياح التحرير من مراكش أدت إلى استئصال  
شافة الحكم النورماندي بها حيث استرجعها عبد المؤمن الموحي  
من قبضة النورمان، ولكن بعد جهد جهيد ومُضن، في يوم عاشوراء  
أي اليوم العاشر من شهر محرم سنة خمس وخمسين وخمسمائة/21  
جانفي عام 1160م. والمعروفة بـسنة الأخماس. وبذلك عادت مدينة  
المهدية إلى حظيرة الإسلام، إثر حكم نورماندي مسيحي مدته اثنتا  
عشرة سنة.



## الهوامش :

(١)- ينتمي النورمان أصلا إلى شبه جزيرة اسكندنافيا Scandinavie. ويعني هذا المصطلح رجال الشمال North-Men. ويُعرف هؤلاء أيضا بالفيكينج Vikings أي سكان الفيوردات Fjords. وفي إطار رخصهم على أوروبا- شرقا وغربا- في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، والمعروف عند المؤرخين بفزوات الفيكينج، استقرت مجموعة منهم في منطقة بشمال غرب فرنسا وذلك بمقتضى الاتفاق الذي أبرمه زعيمها رولو -Rollo, Rollon- عام 911 م مع ملك فرنسا الغربية شارل البسيط Charles le simple (893 - 922م) فسميت هذه المنطقة 'نورمانديا' Normandie، نسبة إليهم. ومن هذا الإقليم انطلقت أسراب من النورمان نحو جنوب إيطاليا، وفي فترات متتالية، بحثا عن مستقبل أكثر إشراقا وازدهارا. وكان أن انضم هؤلاء المهاجرون النورمان تحت لواء أمراءه المتصارعين، كعباريين مرتزقة لكن سرعان ما تحولوا إلى فاتحين يعملون لحسابهم الخاص، مستغلين بحكمة بالغة اضطراب الأوضاع السياسية لهذه المنطقة، وقد تألق ضمن هذه الأفواج النورماندية المفامرة وبشكل بارز، أبناء أسرة هو تفيل Hauteville الذين اشتهروا بشجاعتهم ودهائهم ورباطة جأشهم، فكان لهم بذلك النصيب الأوفر من السلطان والمجد في هذا الموطن الغريب والبعيد. ومن هؤلاء نذكر غليوم ذا الذراع الحديدية Guillaume bras de fer ودروغن Dragon وهنري Onfroi وروبرت جويسكارد Robert Guiscard وروجر Roger فاتح صقلية الشهير. ثمة مصادر ومراجع تناولت هذه الصفحة من التاريخ الأوروبي في العصور الوسطى نخص منها بالذكر : عاشور (سعيد عبد الفتاح) : تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، بيروت، 1972م ؛ المدني ( أحمد توفيق ) : المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1945م. وأنظر أيضا :

Chronique du M<sup>e</sup> Cassin, Traduction de Calmette (J), Textes et Documents, Moyen-Age, T. II, Paris, 1953 ; Guillaume de Pouille, La Geste de Robert Guiscard. Traduction et Commentaire par Marguerite Mathieu, Palermo, 1961 ; Orderic vital, Historia ecclesiastica, Traduit par Guizot (F.P.G), collection des Mémoires Relatifs à

L'Histoire de France, Paris, 1925 ; Guillaume de Jumièges, Historia Normannorum, Traduction Guizot, Paris, 1869 ; Delarc (O), Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à L'avènements de saint Grégoire VII, Paris, 1883 ; Musset (Lucien), les Peuples scandinaves au M-Age, Paris, 1951 ; Decarreaux (y), Normands Papes et Moines, Cinquante ans de conquête et de politique religieuse ■ Italie Méridionale et en Sicile, Paris, 1974 ; Lavisse (E), Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T. II, Paris, 1844 ; Chalandon (F), Histoire de la domination Normande en Italie ■ en Sicile, T. 1<sup>er</sup>, Paris, 1907 ; Lot(F), Naissance de la France, Paris, 1948 ; Halphen (L), les Barbares, des grandes invasions aux conquêtes Turques du XI<sup>e</sup> siècle, Paris, 1963.

(١)- على الرغم من تفكك الصف الإسلامي بجزيرة صقلية، وما أُنجر عنه من ضعف ووهن وبمثرة طاقته، فإن الجيش النورماندي الفارزي قد لقي متاعب مضنية بسبب مواجهة المسلمين له، وتؤكد هذه الحقيقة المدة الطويلة التي كلفت النورمان لاحتلال الجزيرة. وقد عهر عنها الشريف الإدريسي في روايته فقال : " إلى أن استولى - أي روجر الأول - على جميعها - أي صقلية - غلبه وفورها وفتحها قطرا فقطرا وملكها ثنرا فتقنرا وذلك في مدة ثلاثين عاما". الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، نقلا عن أماري (ميكييلي) : المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص، 26.

وذكرت المصادر الإسلامية حدث سقوط الجزيرة في قبضة النورمان لكن دون الإشارة إلى تفاصيل المقاومة المحلية مما يوحي إلى سهولة الفتح النورماندي لهذا القطر. ولعل هذا السكوت هو تعبير لهؤلاء المؤرخين المسلمين عن استيائهم واستنكارهم للفنن الداخلية التي باتت صقلية مرتعا خصيبا لها، كانت نتيجتها تمزق شمل المسلمين بها وضياع الجزيرة كلها. وعن موضوع احتلال النورمان لجزيرة صقلية والظروف المساعدة لذلك ارجع إلى : التويري : نهاية الأرب في فنون الأدب، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م، ص، 448 - 445 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس في أخبار إفريقية وتونس، نقلا عن المكتبة العربية الصقلية، ص، 533 - 534 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م.ع.ص، ص. 484 - 485 ؛ ابن الأثير : الكامل في التاريخ، نقلا عن م.ع.ص، ص 275 - 278 ؛ أبي الفداء : المختصر في أخبار البشر، نقلا عن م.ع.ص، ص 414 ؛ إحسان

عباس : العرب في صقلية، القاهرة، 1959م، ص. 132 - 133 ؛ أماري (ميكييلي) :  
تاريخ مسلمي صقلية، ترجمة من الإيطالية، د. محب سعد إبراهيم وغيره، المجلد  
الثالث، الكتاب الخامس، ص. 61-178، وعن المراجع الأجنبية أرجع إلى :

Malaterra (Geoffroy). Historia Sicula, dans Muratori (L-A), Rerum Italicarum  
Scriptores, livre III, 1<sup>re</sup> partie (Dec. 1925-Mai 1928) ; Chalandon (F.). Histoire de la  
domination normande en Italie et en Sicile. Tome I<sup>er</sup>, pp. 191-211, 327-340 ;  
Bazancourt (le Baron de.). Histoire de la Sicile sous la domination Normande depuis la  
conquête de l'île jusqu'à l'établissement de la monarchie, T. I, Paris, 1946, p.86 et  
suivantes ; Gautier (d'Arc). Histoire des conquêtes des Normands en Italie, en Sicile  
et en Grèce. Paris, 1830, p. 213 et suivantes ; Laprimaudais (Elie, de), Arabes et  
Normands en Sicile et en Italie du Sud. Paris, 1868, p. 249 et suivantes.

(هـ-) توفي أبوه الكونت روجر الأول عام 1101م وتولت أمه الوصاية عليه إلى سنة  
1112م، وكان سنه قد بلغ حينذاك سبع عشرة سنة. توج ملكا في 25 ديسمبر  
عام 1130م. أرجع إلى : أماري : تاريخ مسلمي صقلية، المجلد الثالث، ص. 340-  
341 وانظر أيضا : Chalandon, op.cit., I, p.p 355-360.

(2-) أنظر : Chalandon, op.cit., p.p. 367-368.

(جـ) تمثل على وجه التقريب منطقة المغرب الأدنى. وقد جاء في تعريف ياقوت  
الحموي أن حد أفريقية من طرابلس الغرب من جهة برقة والإسكندرية إلى  
بجاية، وقيل إلى مليانة. معجم البلدان، المجلد الأول، بيروت، 1955، ص. 228.  
(د) ينتمي الزيريون، إلى قبيلة صنهاجة البربرية المغربية. سمي هؤلاء بهذا  
الاسم نسبة إلى زيري بن مناد الصنهاجي (المتوفي عام 360هـ / 971م) مؤسس دولة  
بني زيري بالمغرب الأوسط. عن تفاصيل قيام دولة بني زيري أرجع إلى :  
القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج 5، القاهرة، 1922م، ص.  
124-125 ؛ حسن حسني (عبد الوهاب) : خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م،  
ص. 105-114 ؛ مارسيه (ج. G. Marçais)، مقال الزيريون في دائرة المعارف  
الإسلامية، ج. 11، ص. 21-23.

(3-) عن تطلعات الزيريين في عهد تميم بن المعز بن باديس (454-501هـ / 1062-  
1108م) تجاه صقلية وجنوب إيطاليا، أرجع إلى : ابن الأثير : الكامل، نقلا عن

م-ج، ص. 277 ؛ النويري : نهاية الأرب ، نقلا عن م-ج، ص. ص. 447 - 448 ، وانظر أيضا :

Hady (Roger Idris), la Berbérie orientale sous les Zirides X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, Paris, T. I, p.p. 283-286 ; Deuve (J.), les seigneurs de l'ombre, les services secrets Normands au XII<sup>e</sup> siècle, Ed. ch. Colet, 1995, p. 174 ; Chalandon, op. cit., I, P.P. 202, 205-209.

(4)- ابن الأثير : الكامل ، نقلا عن م-ج، ص. ص. 286 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 393.

وانظر أيضا : Deuve, op. cit., p. 173 -174 ; Perrin (Ed. Ch.), l'Allemagne, L'Italie ■ : la papauté de 1125 à 1250, Paris, - op. cit., I, p. 368 - pp. 78-79 ; Chalandon, op. cit., I, pp. 367-368.

تحدث المؤلف شالندن عن أهمية دور صقلية في الحركة التجارية بالبحر المتوسط فيما أشار كل من الهادي إدريس والكتاب دوف Deuve إلى الموقع الإستراتيجي لجزيرة جربة والدور الذي قد تلعبه في التحكم في الحركة التجارية بين غرب وشرق المتوسط. أنظر : Deuve, op. cit., p. 177 ; Idris (H.R.), op. cit., I, p. 346 ؛ وعن دواعي اهتمام النورمان بعالم المتوسط، ارجع أيضا إلى :

Marin (J.M.), Italies Normandes, XI<sup>e</sup>- XII<sup>e</sup> siècles, p. 365 ; Giunta Francesco, Il regno tra realtà Europea e vocazione Mediterranea, ds Potere, società e popolo nell'età dei due guglielmi, dans atti delle quarte giornate Normanno - Sveve, Bari 8-10 ottobre, 1997, p. 21.

(5)- اشتهر الكونت روجر الأول بموقفه الإيجابي تجاه الزيريين حينما رفض المشاركة في حملة عسكرية ضد مدينة المهدية إلى جانب الجنوبيين والبيزيين بحجة التزامه باتفاق الصلح الذي يربطه بالأمير الزيري تميم. عن هذه الصفحة من العلاقة النورماندية الزيرية السياسية والاقتصادية في عهد روجر الأول وابنه روجر الثاني، أرجع إلى : المصادر الإسلامية الموجودة في المكتبة العربية الصقلية، الصفحات : 280-282 و382-383 و393 و454-456 و486 وما بعدها و535 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص 170-171 ، 189-190 ، 362-366 ؛ توفيق الطيبي أمين : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون

الوسطى (1100-1500) ضمن مجلة البحوث التاريخية، العدد الأول، يناير 1984، ص. 140-141؛ وانظر أيضا :

Maalatic (Le Comte de), *Traité de Paix et de Commerce, documents divers Concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-âge*, Paris, 1866, pp. 29-33 ; Mercier(E), *Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête Française*, Paris, 1888, Tome II, pp. 42, 59 ; Idris (H-R), op. cit., I, pp. 287, 320, 322-324 ; Deuve, op. cit., pp. 173-175 ; Chalandon, op. cit., I, pp. 331 - 332, 369-373.

(6) أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 366.

(7) الكامل، نقلا عن - م-ع- ص، ص. 285-286.

(8) البيان، نقلا عن م-ع- ص، ص 371. وانظر أيضا : ابن الأثير : الكامل،

نقلا عن م-ع- ص، ص 282 : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع- ص، ص 393-

394 : ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع- ص، ص 487.

(9)- أنظر : Chalandon, op. cit., I, p. 373.

(10)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 374؛ وانظر أيضا :

Hady (R.I), op. cit., I, p. 334.

(ء) يقول عنه النويري : 'كانت ولايته بمهد من أبيه - علي بن يحيى- فاستقل

بعد وفاة أبيه وله من العمر آنذاك اثنتا عشرة سنة وشهور فدير دولته صندل

الخصمي وحفظ الملك. " دام حكمه على إفريقية من 515/1121م إلى

543/1148م : النويري : نهاية الأرب، نقلا عن م-ع- ص، ص 456، وأرجع أيضا

إلى : القلقشندي : صبح الأعشى، ج. 5، ص. 125. وانظر أيضا : Hady (R.I), op.

cit., I, p. 333.

(11)- تطل مدينة المهدية على البحر المتوسط. تقع جنوب مدينة تونس. تحتل

موقعا جغرافيا حساسا يكفل لها الحصانة والحماية الكاملتين. وقد عبر

المراكشي في معجبه، تعبيرا واقيا عن موقعها وإمكاناتها الدفاعية فيقول : '

وهي من معاقل المغرب النبعة لأن بنياتها في غاية الإحكام والوثاقة. بلغني أن

عرض حائط سورها ممشا ستة أفراس في صف واحد ولا طريق لها من البر إلا

على باب واحد. والبحر في قبضة من في البلد يدخل الشيتي - المركب- كما

هو بمقاتلته إلى داخل دار الصناعة لا يقدر أحد ممن في البر على منعه. . نقل  
عن م-ع-ص، ص، ص. 319.

(12)- عن ظروف وحجم هذه الاستعدادات أرجع إلى : ابن الأثير : الكامل،  
نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 282 - 283 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص.  
394 - 395 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 536 ؛ ابن عذاري :  
البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 371 - 372 ؛ ابن خلدون العبر، نقلا عن م-ع-ص،  
ص 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة، النقية في أمراء أفريقية، تونس،  
1233/1866م، ص 51 ؛ يذكر المزيخ الفاطمي، ابن ميمر، أن الحسن سعى  
لدى الخليفة الفاطمي بمصر، الحافظ لدين الله (524-544/1130-1149م)،  
يلتمس منه وساطته لحل الأزمة المستحكة بينه وبين روجر الثاني ؛ ابن ميسر :  
أخبار مصر، في :

Recueil des Historiens Orientaux, T. III, Paris, 1884, p. 468.

(13)- حدثت في عام 536/1140-1141م. عن هذه الحملة أرجع إلى : التيجاني :  
رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 398-399 ؛ ابن عذاري، البيان، نقلا عن م-ع-ص،  
ص. 372 - 373 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 537 ؛ الباجي  
المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51-52. وانظر أيضا :

Chalandon, op. cit., I, pp. 159-160 ؛ Hady ( R.I ), op. cit., I, pp. 347- 348

(14) ذكره التيجاني باسم "جرجير بن فلان الأنطاكي" نشأ في بيئة الشرق  
وبالضبط في أنطاكية بالشام. كان عريفا بلسان العرب. انضم إلى بلاط  
تعيم الزيري بالمهدية. ولما نال ثقته عينه مشرفا عاما على خزينة الأمانة المالية،  
ولما مات يحيى توجس خيفة من ابنه علي، مما جعله يشد الرحال سرا إلى بالرمو  
بصقلية، فاستقر عند روجر الثاني. وفي بلاط هذا الأخير عظم شأنه وتلقى  
نحبه حتى صار أهم شخصية في إدارة الملكة، إذ تولى بالفعل مهام رئيس  
الوزراء ووزارتي السيف والقلم. لمعرفة التفاصيل عن هذا القائد أرجع إلى :  
التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص، ص. 392 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-  
ع-ص، ص، ص. 487 ؛ الباجي المسعودي : الخلاصة النقية، ص. 51 ؛ أماري : تاريخ

مسلمى صقلية، م III، ص. 354 - 355. وانظر أيضا : Chalandon, op. cit., I, pp.

274-275 (هـ) - تقع بشمال المهديّة وتبعد عنها بمسافة أميال فقط.

(14) - المؤنس، نقلاً عن م-ع-ص، ص. 536.

تحدثت المصادر الإسلامية، نقلاً عن م-ع-ص، عن هذه الحملة النورماندية ونتائجها وهي : الكامل، ص. 282-284 : رحلة التيجاني، ص. 394-397 : البيان المغرب، ص. 371-372 : المؤنس، ص. 536 : العبر، ص. 487. وانظر أيضا :

ابن حمديس : ديوانه، تصحيح

وتحقيق إحسان عيام، بيروت، 1960م، ص. 255 : الياجي المسمودي :

الخلاصة النقية، ص. 51 : حسن حسني عبد الوهاب : خلاصة تاريخ تونس،

ص. 118 : أماري : تاريخ مسلمى صقلية، م. II، ص. 374-381. وانظر أيضا :

Chalandon, op. cit., I, p. 377 ; Hadj (R.I.), op. cit., I, pp. 334-337.

(15) - أماري : تاريخ مسلمى صقلية، م. II، ص. 374.

(هـ) - يقع هذا الدير جنوب فرنسا.

(هـهـ) - تقع شمال العراق. أسسها بلدين الأول Baudouin في مارس عام 1098م.

وتعد أول إمارة صليبية تقوم في المشرق الإسلامي. استردها القائد عماد الدين

زنكي، صاحب الموصل و حلب، من أيدي الصليبيين عام 539/1144م. عاشور

سعيد عبد الفتاح : الحركة الصليبية، المكتبة الانجلو المصرية، القاهرة،

1963م، الجزء الثاني، ص. 605-606.

وانظر أيضاً : Brehier (L.), L'Eglise et l'orient, Paris, 1907, p. 77.

(16) - أنظر : HADY (R.I.), op. cit., I, p. 355.

(17) - المؤنس، نقلاً عن م-ع-ص، ص. 538.

(18) - ابن الأثير : الكامل، نقلاً عن م-ع-ص، ص. 292.

(19) - أبو الفداء : المختصر، نقلاً عن م-ع-ص، ص. 416.

أشار إلى هذا الوضع الإثري الصعب والنفيل كل من ابن خلدون : العبر، ص.

500-501. والتيجاني رحلته، ص. 390 وأبي الفداء : المختصر، ص. 416، في

المكتبة الصقلية، وانظر أيضاً النويري : نهاية الإرب في فنون الأدب، تحقيق



الأستاذ عبد المجيد ترحيني، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1424هـ/

2004، الجزء الرابع والعشرون، ص. 136.

(20)- البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص. 373.

(21)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292.

ذكر أماري وضع إفريقية المسيحية وحرص روجر الثاني على استغلاله للهجوم على إفريقية. تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص 407.

(22)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292. وانظر أيضا : HADY(R.I), Op. cit., I, P.355.

(23)- عن تفاصيل هذه الأزمة الداخلية ارجع إلى : المصادر الإسلامية الواردة في

المكتبة العربية الصقلية منها : الكامل، ص 290-292 : المؤنس، ص. 538-539؛

العبر، ص. 489، 499-500 : رحلة التيجاني، ص. 384 : أماري : تاريخ مسلمي

صقلية، م III، ص. 403-405. وانظر أيضا : Mas Latrie, op. cit., II, pp. 86-87 ; Mercier, op. cit., II, pp. 353-355.

لعل سبب عجز روجر الثاني عن فتح مدينة قابس يرجع إلى ضعف الأسطول

النورماندي الذي كان الملك قد زج بمعظمه في حرب أخرى مع الإمبراطورية

البيزنطية. أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 405-406. وانظر أيضا :

Chalandon, op. cit., II, p. 163 ; Hady (R.I), op. cit., I, p. 355.

(24)- عن احتلال النورمان لجربة وطرابلس ارجع إلى المصادر الإسلامية نقلا

عن المكتبة العربية الصقلية منها : نزهة المشتاق، ص. 73 : الكامل، ص. 286-

290 : رحلة التيجاني، ص. 384، 388-389 : المؤنس، ص. 573 - 538 : البيان، ص

372 - 373 : وفيات الأعيان، ص. 642 : المختصر، ص. 415-416 : العبر، ص.

798 - 499 : النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 135-136. وانظر أيضا :

توفيق الطيبي : العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية، ص. 144-146 : أماري :

تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 394-395، 401-402. وانظر أيضا :

Gobvin, le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957, p. 147 ; Mercier, op. cit., II, pp. 84-86 ; Mas Latrie, op. cit., p. 42, 45 ; Deuve, op. cit., p. 177 ; Hady (R.I), op. cit., I, pp. 345-346, 351-352 ; Chalandon, op. cit., II, p. 159-161.

(25)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 292-293.



اختلفت المصادر الإسلامية في تقدير حجم الأسطول النورماندي حيث ذكر التيجاني ثلاثمائة مركب وقدرها ابن خلدون بمائتين وخمسين من الشواني ثم ثلاثمائة مركب وليس ثلاثمائة وخمسين كما أوردها الهادي روجر إدريس، ويتفق أبو الفداء والنويري مع ابن الأثير فيما اكتفى ابن أبي دينار بقوله "فحشد جيشا عظيما وبعث من مراسك مشحونة بالسلاح وآلات الحرب". رحلة التيجاني والنويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136-137، نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 : المختصر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 416 : المعبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 488، 501 : ابن أبي دينار : المزنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 539 : النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 136، وانظر أيضا : Rady(RJ), op.cit., t. p. 355.

(٢٦) قوصرة : هي بنطلاريا *Parcellaria*، يقول الحموي أنها جزيرة في بحر الروم بين المهدية وجزيرة صقلية. وذكر أبو الفداء في كتابه تقويم البلدان أنها جزيرة قبالة إفريقية بالقرب من تونس وبينها وبين صقلية مجرى. ياقوت الحموي : معجم البلدان، ج. 4، ص. 200-201 : تقويم البلدان، صمّحه وطبعه رينود Renaud والبارون دي سلاتن Deslanc، باريس، 1840م، ص. 188.

(26)- الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293.

أورد ابن خلدون هذه الفكرة أيضا. المعبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501.

(27)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293 : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 : ابن خلدون : المعبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501.

وانظر أيضا : Chalandon, op. cit., II, pp. 163-164.

أورد ابن الأثير رواية تفيد بأن الحسن كان قد أوفد أحد قواده إلى رجار برسالة فأخذ لنفسه وأهله أمانا. "الكامل نقلا عن م-ع-ص، ص. 295. يوحى هذا الخبر بأن الحسن قد نال ضمانا من روجر. وهل ينم هذا الموقف عن خيانة منه ؟ لكن الأمر الذي لا ريب فيه، هو أن الحسن لم يحاول مفادرة المهدية مع عائلته قبل وصول النورمان إليها. وتجدر الإشارة إلى أن مثل هذه المبادرة تتنافى

مكينة مع طابع السرية الذي اكتشف غاية هذه الحملة منذ انطلاقها. ارجع إلى :  
Hady (R.I), op. cit., I, 355-356.

(28)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص 293 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص 399 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص 501 ؛ الباجي المسعودي، نفس ، ص. 408. وانظر أيضا : III المرجع، ص. 52 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. Hady (R.I), op. cit., I, pp. 356-357 ; Maslatrie, op. cit., p. 43 ; Mercier, op. cit., II, p. 87 ; Chalandon, op. cit., II, p. 164.

(29)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 286 ؛ ابن أبي دينار : المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 538-573. وانظر أيضا :

Hady (R.I), Ibid ; chalandon, op. cit., II, p. 160 ; Mercier, op. cit., II, p. 85.

(30)- المؤنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 538-537.

(31)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 293-294 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501. وانظر أيضا :

Hady (R.I), op. cit., I, p. 357 ; Mercier, Ibid.

يذكر أبو الفداء عكس ذلك حيث يقول : "فجمع كبراء البلد واستشارهم فأروا ضعف حالهم وقلة المزونة عندهم". المختصر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 416.

(32)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 29 ؛ ابن خلدون : العبر، نقلا عن م-ع-ص، ص. 501 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408.

(33)- ابن خلدون : العبر نقلا عن م-ع-ص، ص. 488 ؛ التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 399 ؛ الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52.

(34)- ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 394 ؛ النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408. وانظر

أيضا : Hady (R.I), op. cit., I, p. 357.

(35)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م. III، ص. 408.

ذكر الكاتب سرهناك أن الحسن طلب المساعدة من ملوك الإسلام، ولما لم يجيبوه رحل عن المهديّة. الواقع أنه يعد الكاتب الوحيد الذي أورد هذه الفكرة. سرهناك (إسماعيل) : من حقائق الأخبار من دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312هـ/1894م، ص. 409.

(36) - ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص. 294 : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 399-400 : النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137.

(\*) لما طالت إقامته بالمعلقة لمس الحسن السائمة والاستيلاء من صاحبها ومن ثم قرر التوجه إلى مصر لكن لما خشي من الوقوع في قبضة جورج الأنطاكي شد رحاله إلى عبد المؤمن بن علي الكومي بالمغرب الأقصى. وأطاد صاحب القرطاس أن الحسن ذهب إلى الجزائر عقب سقوط المهديّة، وبقي بها إلى أن وصل عبد المؤمن إليها وحمله معه عند عودته إلى مراكش بالمغرب الأقصى. ابن الأثير : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 295-296 : التيجاني : رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 400 : ابن أبي زرع القاسمي : الأنيس المطرب، نقلا عن م-ع-ص، ص. 403.

(37) تناول ابن الأثير هذا الحدث الحاسم، والمعروف بـ"الكائنة الشتعاء" عند ابن عذاري، بقدر ملحوظ من التفصيل والدقة والوضوح : الكامل، نقلا عن م-ع-ص، ص. 294-295 : وأنظر أيضا : النويري : المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 : البيان، نقلا عن م-ع-ص، ص. 373. وحول هذا الحدث أرجع إلى المصادر الإسلامية نقلا عن المكتبة العربية الصقلية وهي رحلة التيجاني، ص. 399-400 : العبر، ص. 488-501 : المؤنس، ص. 539 : المختصر، ص. 416-417 : الأنيس المطرب، ص. 403 : الصقدي : الوافي بالوفيات، ص. 657 : ابن خلكان : وفيات الأعيان، ص. 642 : القلقشندي : صبح الأعشى، ج. 5، ص. 125. وأنظر أيضا : الباجي المسعودي : نفس المصدر، ص. 52 : سرهناك : نفس المرجع، ج. 1، ص. 409 : أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 408 وما بعدها. وأنظر أيضا :

يشير التيجاني إلى أن الدخول إلى المدينة وقع بعد وصول الأسطول بسبع ساعات وحسب رواية "ابن الأثير والتويري وأبي الفداء فإنه حدث بعد مضي ثلثي النهار. وأما ابن خلكان فإنه وضع هذا الحدث في اليوم الثاني عشر من شهر صفر. والأرجح أنه أخطأ في ذلك لأن هذا التاريخ يناسب يوم سقوط مدينة سوسة. عن الاحتلال النورماندي لسوسة يمكن العودة إلى المصادر الإسلامية المذكورة أعلاه والواردة في المكتبة العربية الصقلية.

(38)- أورد التيجاني اسم المهديتين ويقصد بها المهدي وزويلة لاتصال هذه الأخيرة بالحاضرة الزيرية. وذكر ياقوت الحموي أن المسافة التي تفصل بينهما لا تتجاوز رمية سهم أو طول ميدان، معجم البلدان، ج. 2، ص. 961 وج. 4، ص. 696.

(39)- عن هذا الموضوع ارجع إلى المصادر الواردة في المكتبة العربية الصقلية ومنها : الكامل، ص. 294-295 ؛ رحلة التيجاني، ص. 400 ؛ العبر، ص. 488، 500 ؛ المختصر، ص. 17 ؛ نفس المصدر، إصدار دار اللجار لصاحبها : أديب عارف الزين، 1380هـ / 1960م، الجزء الخامس، ص. 30 ؛ المنس، ص. 539 ؛ وفيات الأعيان، ص. 642 ؛ البيان، ص. 373. وأنظر أيضا : التويري، المصدر السابق، ج. 24، ص. 137 ؛ حسن حسني عبد الوهاب : نفس المرجع، ص. 119 ؛ سرهنك : المرجع، ج. 1، ص. 409 ؛ الباجي المسعودي : نفسه ؛ أماري : تاريخ مسلمي صقلية، ج. III، ص. 409-411. وارجع أيضا إلى : Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Mas Latrie, op. cit., p. 43 ; Hady, op. cit., I, p. 358 ; Mercier, op. cit., II, pp. 87-88. (40)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية، م III، ص. 410. وأنظر أيضا :

Chalandon, op. cit., II, p. 164 ; Hady, op. cit., I, p. 358.

(41)- رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 400. وردت هذه الفكرة أيضا في كتاب

الحلل الموشية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع-ص، ص. 62-63.

(42)- ابن أبي دينار : المنس، نقلا عن م-ع-ص، ص. 593. وأشار إلى ذلك أيضا التيجاني : نفسه.

- (43)- (ابن الأثير : الكامل ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 294-295.
- (44)- (ابن خلدون : العبر ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 301.
- (45)- (أماري : تاريخ مسلمي صقلية ، م 11 ، ص. 410.
- (46)- عن هذه العوامل المحركة للعرش النورماندي أرجع إلى الصفحة الثانية من هذا البحث.
- (47)- أنظر : Martin (J.M), op.cit., p. 365.
- (48)- أنظر : Bresc (H), le Royaume d'Afrique et l'Archevêché de Mitaliyya, dans : échanges et colonisation dans la méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, publication de la Sorbonne, p.p. 353-354.
- (49)- التيجاني : رحلته ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 400. ذكر أماري أيضا هذه الفكرة. تاريخ مسلمي صقلية ، م 11 ، ص. 409.
- (50)- أماري : تاريخ مسلمي صقلية ، م 11 ، ص. 461-462. وانظر أيضا : Chalandon, op. cit., II, p.238 ; Hady, op.cit., I, p.383 ; Bresc(H), le Royaume d'Afrique, p.355.
- عن ثورة زويلة ضد النورمان أرجع إلى : ابن الأثير : الكامل ، نقلا عن م-ع-ص ، ص. 302-303 ؛ ابن خلدون : العبر ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 304. وانظر أيضا : Stragusa (G-B), Il regno di Guglielmo I in sicilia, palermo, 1929, p.105 ■ suivantes.
- (51)- أنظر : Bresc(H), le royaume d'Afrique, pp.353 - 354.
- (52)- أنظر : Abulafia(D), The Norman Kingdom of Africa and the Norman Expedition to Majorca and The Muslim Mediterranean, dans Italy, Sicily and Mediterranean 1100-1400, Variorum Reprints, London, 1987, XII, p.38.
- وانظر أيضا : Bresc, op.cit., p.353.
- (53)- أنظر : Chalandon, op. cit., II, p.236 ; Hady, op. cit., I, p.379.
- (54)- أنظر : Bresc, le Royaume d'Afrique, p.356.
- (55)- الكامل ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 305.
- (56)- كتاب المعجب ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 319.
- (57)- العبر ، نقلا عن م-ع-ص ، ص ، ص. 305.

- (58)- رحلته، نقلا عن م-ع-ص، ص. 401.
- (59)- التحال الموسية في ذكر أخبار المراكشية، نقلا عن ذيل م-ع-ص، ص. 63.
- (60)- لمعرفة شكل هذه العملة أرجع إلى : Abdul-Wahab(H.M), Deux Dinars Normands de Mahdia, Extrait de la revue Tunisienne, 3<sup>e</sup> ■ 4<sup>e</sup> trimestre, 1930, Tunis, 1930, pp. 2-3.

## المصادر والمراجع المعتمد عليها :

### I- المصادر العربية :

- ابن الأثير الجزري (توفي عام 630هـ/1232م).
- ✽ الكامل في التاريخ. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الشريف الإدريسي (توفي عام 548هـ/1154م).
- ✽ نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الباجي المسعودي (توفي عام 1297هـ/1879-1880م).
- ✽ الخلاصة النقية في أمراء أفريقية، تونس، 1283هـ/1866م.
- الشيجاني (توفي عام 869هـ/1464م).
- ✽ رحلته، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن حمديس (توفي عام 527هـ/1133م).
- ✽ ديوانه، حققه وصححه الدكتور إحسان عباس، بيروت، 1960م.
- ابن خلدون (توفي عام 808هـ/1406م).
- ✽ كتابه العبر وديوان المبتدأ والخبر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن خلكان (توفي عام 681هـ/1281م).
- ✽ وفيات الأعيان وأنباء الزمان، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن أبي دینار (من علماء القرن 12هـ/18م).
- ✽ المونس في أخبار أفريقية وتونس، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن أبي زرع الفاسي (توفي بعد عام 724هـ/1324م).

- ❖ الأتيس المطرب بروض القوطامس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس،  
في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- الصفدي (توفي عام 764هـ/1362م).
- ❖ الواقي بالوفيات، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ابن عذاري (من علماء القرن 7م/12-13م).
- ❖ اليهان المغرب في أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- أبو القداء (توفي عام 732هـ/1331م).
- ❖ المختصر في أخبار البشر، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ❖ تقويم البلدان، صححه وطبعه رينو واليارون دي سلان، باريس، 1840م.
- القلقشندي (توفي عام 821هـ/1418م).
- ❖ صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، الجزء الخامس، القاهرة، 1922م.
- مؤلف مجهول.
- ❖ كتابة الحل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، ألف في القرن 8هـ/14م،  
في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- المراكشي (توفي عام 620هـ/1223م).
- ❖ كتاب المعجب في تخلص أخبار المغرب، في المكتبة العربية الصقلية،  
ليبسك، 1857م.
- ابن ميسر (توفي عام 677هـ/1278م).
- ❖ أخبار مصر، في : Paris ، Recueil des historiens orientaux, T.III ، 1884م.
- النويري (توفي عام 732هـ/1332م).
- ❖ نهاية الأرب في فنون الأدب، في المكتبة العربية الصقلية، ليبسك، 1857م.
- ياقوت الحموي (توفي عام 626هـ/1229م).
- ❖ معجم البلدان، ط. بيروت، 1955م. ط. طهران، 1965م.

## II- المصادر الأجنبية :

- Chronique du Mont Cassin, Traduction Calmette Joseph, dans textes et documents, Moyen-âge, Tome II, Paris, 1953.
- Guillaume de Pouille : La Geste de Robert Guiscard, Traduction et Commentaire de Marguerite Mathieu : Palermo, 1961.
- Malaterra Geoffroi : Historia Sicula , dans Muratori(L.A), Rerum Italicarum Scriptores, T.V, I<sup>re</sup> partie, Dec, 1925- Mai 1928.
- Orderic vital : historia ecclesiastica, traduction Guizot(F.P.G), dans collection des Memoires Relatifs à l'Histoire de France, Paris, 1825.

## III- المراجع العربية :

- إحسان عباس :
- ✦ العرب في صقلية، القاهرة، 1859م.
- أماري ميشال :
- ✦ المكتبة العربية الصقلية،ليبسك، 1857م.
- ✦ تاريخ مسلمي صقلية، الجزء الثالث : إعداد : د. محب سعد إبراهيم، لي مونييه، فلونسا، 2003م.
- توفيق الطيبي أمين :
- ✦ العلاقات بين جزيرتي جربة وصقلية في أواخر القرون الوسطى (1100-1500م) ضمن مجلة البحوث التاريخية (مركز دراسة جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي)، العدد الأول، يناير 1984م.
- حسن (حسني عبد الوهاب) :
- ✦ خلاصة تاريخ تونس، تونس، 1983م.
- سرهنك (إسماعيل) :
- ✦ من حقائق الأخيار عن دول البحار، الجزء الأول، القاهرة، 1312هـ/1894م.
- عاشور (سعيد عبد الفتاح) :
- ✦ الحركة الصليبية، ج2، القاهرة، 1963م.
- ✦ تاريخ أوروبا في العصور الوسطى، دار النهضة العربية، 1972م.



- مارسيه جورج (Marçais George) :

مقال : "الزيريون"، في دائرة المعارف الإسلامية، يصدرها باللفة العربية أحمد الشنتاوي، إبراهيم زكي، خورشيد عبد الحميد يونس، المجلد الحادي عشر.  
- المذني (أحمد توفيق) :

و المسلمون في جزيرة صقلية وجنوب إيطاليا، تونس، 1365/هـ 1945م.

#### IV- المراجع الأجنبية :

- Abdelwahab(H-H) : Deux dinars Normands de Mahdia. Extrait de la revue Tunisienne 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> trimestre, Tunis, 1930.
- Bazancourt(Le Baron de) : Histoire de la Sicile sous la domination des Normands depuis la conquête de l'île jusqu'à l'établissement de la monarchie, L. I., Paris, 1946.
- Brehier(Louis) : L'église et l'orient au M. age, Paris, 1907.
- Bresci(Henri) : Le royaume d'Afrique et l'archevêché de Mahdiyya, des échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale, sous la direction de Michel Baland et Alain Ducellier, Publication de la Sorbonne.
- Chalandon(Ferdinand) : Histoire de la domination normande en Italie et en Sicile, T. I, II, Paris, 1907.
- Decarreaux (J) : Normands papes et moines, cinquante ans de conquête et de politique religieuse en Italie méridionale et en Sicile, Paris, 1974.
- Deuve(Jean) : Les seigneurs de l'ombre. Les services secrets normands au 12<sup>e</sup> siècle, éditions Charles Collet, 1993.
- Delarc(O) : Les normands en Italie depuis les premières invasions jusqu'à l'avènement de Saint Grégoire VII, Paris, 1883.
- Gautier(d'art) : Histoire des conquêtes des normands en Italie, en Sicile, et en Grèce, Paris, 1830.
- Giunta(Francesco) : Il regno tra realtà europea e vocazione mediterranea, di potere, società e popolo nell'età dei due guglielmi, da atti delle quarte giornate normanno Sveve, Bari 8- 10 ottobre 1997.
- Golvin(L) : Le Maghreb central à l'époque des Zirides, Paris, 1957.
- Hadji(R. I.) : La berberie orientale sous les Zirides, X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècle T.I, Adrien-Maisonneuve, Paris, 1962.
- Laprimandria(de) : Arabes et Normands en Sicile et en Italie du sud, Paris, 1868.
- Lavisse(E) : Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution, T.II, Paris, 1844.
- Lot(Ferdinand) : Naissance de la France, Paris, 1948.
- Martin(Jean-Marie) : Italie Normande, XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, ed. Hachette, 1994.

- Mas Latrie(Lc Baron de) : Traité de paix et de commerce, et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au M-Age. Paris, 1886.
  - Mercier(E) : Histoire de l'Afrique septentrionale depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française, T.I. II, Paris, 1888.
  - Mustel(Lucien) : Les peuples scandinaves au Moyen-Age. Paris, 1951.
  - Perrin(E.Ch) : L'Allemagne, l'Italie et la Papauté de 1125 à 1250. Paris.
  - Siragusa(G-B) : Il regno di guglielmo I in Sicilia, Palermo, 1929.
-

## دور ميناء طرابلس الغرب الاستراتيجي في العصر الإسلامي

د. عمر الهاوي (القرطبي)  
جامعة (الصابع من أبريل) ليبيا

لا يخفى على الباحثين والمؤرخين أهمية الموقع الجغرافي المتميز، الذي يحظى به ميناء طرابلس بين المشرق والمغرب الإسلاميين، خلال العصر الوسيط، حيث يقع هذا الميناء في شمال غرب ليبيا<sup>(1)</sup>، وما زاد في أهميته وقوعه في الجهة البحرية المواجهة لدول غرب أوروبا فالمسافة بين طرابلس ومالطة والمدن الإيطالية (جنوة، بيزا، البندقية) وفرنسا أقصر من المسافة بين الموانئ الليبية الأخرى وتلك الموانئ وقد اكتسب هذا الموقع ميناء طرابلس مكانة اقتصادية بارزة في النشاط التجاري على الصعيدين الداخلي، والخارجي، منذ أن تأسست مدينة طرابلس، على يد الفينيقيين، في القرن الثامن قبل الميلاد. وقد استمرت أهميتها كميناء إلى الآن، وزادت أهميتها بعد الفتح الإسلامي، وذلك عندما نشطت حركة الفتوحات الإسلامية حيث كان ميناء طرابلس من أهم الموانئ الليبية، التي استخدمت كمواقع لتجميع وتمويل انطلاق الحملات

---

(1) - مختار أبو عجيبة العجيل : دور ليبيا في النشاط البحري العربي الإسلامي (طرابلس : مجلة البحوث التاريخية السنة الرابعة عشر العدد الأول 1992م)، ص. 105.

البحرية الإسلامية<sup>(1)</sup>. فضلاً عن نشاط حركة تجارة القوافل مع إفريقيا خلال هذه الفترة حيث يرتبط ميناء طرابلس بإفريقيا بعدد من الطرق التجارية البرية وقد كانت الصلة الوظيفية بين التجارة الصحراوية، والتجارة البحرية من أهم السمات التي لازمتها طوال العصر الوسيط إذ يشير عبد العزيز العلوي إلى أن كل منهما مرتبطاً بالآخر، فيؤثر ويتأثر به سلباً وإيجاباً<sup>(2)</sup>. وهو ما يجعلنا نؤكد على أهمية ميناء طرابلس باعتباره أحد الأطراف الفاعلة في هذه العلاقة، خاصة وأن هذا الميناء له من المؤهلات الاقتصادية ما يسمح له بالقيام بهذا الدور، فالإقليم المحيط بالميناء غني بإنتاجه الزراعي والصناعي ويزوده الحيوانية، فضلاً على أن الميناء توفرت فيه عدة شروط كالمياه العميقة، والمناخ المناسب.

وفي هذه المشاركة رأيت أن أتناول دور ميناء طرابلس الاستراتيجي في العصر الإسلامي بالتركيز على مجالين مهمين هما العسكري والتجاري :

---

(1) - علاقة التجارة الصحراوية بالتجارة البرية في المغرب - (أعمال ندوة التجارة في علاقتها بالمجتمع والدولة عبر تاريخ المغرب) القسم الثاني - جامعة الحسن الثاني كلية الآداب والعلوم الإنسانية، 1989م، ص. 261.

(2) - عبد الحفيظ فضل الميار، الحضارة الفينيقية في ليبيا (طرابلس : مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية والسنة 2001)، ص. 142.

## أولاً : المجال العسكري

إنّ موقع ميناء طرابلس على البحر وسط الطريق المتجه إلى أفريقيا من الشرق إلى الغرب كان له دور بالغ الأهمية قبل وأثناء وبعد مرحلة الفتوحات العربية الإسلامية، فقبل الفترة الإسلامية اختار الفينيقيون موقع المدينة لسببين اثنين :

أولاً/ وجود مينائين من أحسن الموانئ في شمال أفريقيا<sup>(1)</sup>، يمكن استخدامها في وقت واحد، على غرار مدينة صور، وعدد من المدن الفينيقية الأخرى في المتوسط.

ثانياً / الأراضي الخصبة الممتدة في الجنوب والجنوب الشرقي حتى الجبل والاستفادة من هذه المساحة في الزراعة التي تعتمد على مياه الآبار والأمطار، وعند ما سيطر الرومان على إقليم طرابلس سنة 146 ق.م، وازدهرت موانئ هذا الإقليم ومنه في القرنين الأول والثاني للميلاد وخاصة في عهد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس (193-211م)<sup>(2)</sup> وقد أصبح ميناء طرابلس في هذا العصر بالإضافة إلى مينائي لبدة وصبراتة مراكز رئيسية تصلها السلع من أواسط إفريقيا وتعتبر عن طريقها إلى روما، وتستقبل بعض البضائع والمصنوعات كالحزف

---

(1)- جون رايت : تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة عبد الحفيظ الميار، أحمد اليازوري، (طرابلس : مكتبة الفرجاني، 1993م)، ص. 23.

(2)- أحمد محمد أنديشة : التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث (صبراتة : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان 1993م)، ص. 17.

والفخار والزجاج والرخام والأسلحة والمنسوجات القطنية والحريرية<sup>(1)</sup> وعندما فتح عمرو بن العاص طرابلس أصاب بها أحمال بزيوت (زيوت) كثيرة مع تجار من تجارها فباعه وقسم ثمنه بين المسلمين<sup>(2)</sup> ويبدو أن أحمال الزيتون هذه كانت معدة في الميناء لنقلها إلى بلاد الروم ومن المعروف أن طرابلس وأفريقية قد اشتهرت بإنتاج الزيت منذ القدم.

إن أهمية ميناء طرابلس على ساحل الشمال الأفريقي جعل الرومان يهتمون بها اهتماماً كبيراً، فأحاطوا المدينة بسور منيع ماعدا الجهة الشمالية التي تطل على البحر وذلك لتلقى منها الإمدادات وهو السبب ذاته الذي دفع عمرو بن العاص لفتح طرابلس لتأمين حدود الدولة الإسلامية من خطر الروم ورغبة منه في مواصلة الفتوحات الإسلامية في المغرب وقد تحقق له ما أراد باستيلائه على المدينة ويمكننا أن نحدد بدايات دور ميناء طرابلس العسكري في إفريقية من انطلاق حملة عبد الله بن أبي المرح عام 27هـ/647م، على أفريقية حينما وصلت سرية عربية إلى ميناء طرابلس واستولت

---

(1)- أحمد بن يحيى البلاذري : فتوح البلدان (تحقيق عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع بيروت : مؤسسة المعارف، 1957م)، ص. 25.  
(2)- المسيد عبد العزيز سالم : المغرب الكبير (العصر الإسلامي) ط2 (الاسكندرية : الدار القومية للطباعة والنشر، 1982م)، ص. 70.

على مركب بيزنطي كان راسياً به وأسر المسلمون من فيه ثم  
قتلوه بأمير من ابن أبي السرح<sup>(1)</sup>.

وهناك رواية مفادها أن عبد الله بن أبي السرح أثناء حملته  
على إفريقيه طلب من نائبه على مصر عقبة بن عامر الجهيني أن  
يرسل إليه سفن من الشرق لتحمل غنائم المسلمين<sup>(2)</sup>، والتقى بها في  
ميناء طرابلس.

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد كانت مركزاً  
لانتلاق الفتوحات البحرية الإسلامية في البحر المتوسط، فعند تولية  
رويفع بن ثابت الأنصاري على طرابلس من قبل معاوية بن حديج سنة  
46هـ / 666م، قام بقيادة غزوة في سنة 47هـ / 667م ضم خلالها جزيرة  
جربة كما لا يستبعد بعض الباحثين أن يكون ميناء طرابلس دور في  
نشاط الأسطول العربي في الحوض الغربي للبحر المتوسط في العهد  
الأموي خصوصاً في حصار القسطنطينية الثاني 99هـ / 717م<sup>(3)</sup>.

كما أرسل عبدة بن عبد الرحمن (110-115هـ / 728-733م) حملة  
بحرية بقيادة المستير بن الحجاب الحرشي هوامها مائة وثمانون سقينة  
يعتقد أنها خرجت من ميناء طرابلس باتجاه جزيرة صقلية، فأطال  
حصاره للجزيرة حتى داهمه الوقت وحاول العودة إلى قاعدته التي انطلق

---

(1)- أبوبكر عبد الله بن ابن عبد الله المالكي : رياض النفوس، نشرة حسين  
مؤنس القاهرة مكتبة النهضة المصرية، 1951م، ص. 17، السيد عبد العزيز  
سالم، المرجع السابق، ص. 87.

(2)- مختار أبو عجيبة العجيل، مرجع سابق، ص. 80.

(3)- كاميلو مانفروني، العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا ترجمة أحمد  
المهدي (بنغازي : منشورات جامعة قاريونس، 1992م)، ص. 24.

منها خلال فصل الشتاء ففرقت معظم سفنه، فلم تبقى إلا سبع منها، بالإضافة إلى سفينة القيادة، وقد رسوا جميعاً في ميناء طرابلس<sup>(1)</sup>.

وفي العهد العباسي أصبحت مدينة طرابلس مدينة أساسية في ولاية إفريقية بحكم أهمية موقع مينائها على البحر المتوسط كنقطة دفاع جعلها تلعب في ذلك الوقت دوراً عسكرياً وسياسياً مهماً وفي هذا الصدد يشير ابن الأثير إلى أن بعض السفن التجارية العربية تعرضت للسطو من قبل الأسطول البيزنطي المتمركز في جزيرة صقلية<sup>(2)</sup> مما جعل الخليفة العباسي هارون الرشيد يهتم بتحصين مدينة طرابلس من جهة البحر، وقد قام ببناء سورها هرثمة بن أعين<sup>(3)</sup> والي إفريقية تحسباً لأي هجوم بحري بيزنطي من جهة الشمال.

وقد اهتم الفاطميون بالموانيء الليبية مما أدى إلى ازدهار النشاط العسكري والتجاري بها ومن بينها ميناء مدينة طرابلس التي أصبحت في هذه الفترة قاعدة لأسطول صقلية، فقد كانت تتوافد عليه السفن محملة بالغنائم والأموال من ولاية صقلية كان ينفقها نصير الخزان وإلى طرابلس على صيانة الأسطول<sup>(4)</sup>، ويدفع منها مرتبات جنده، ويكتب للخليفة الفاطمي المعز لدين الله بياناً بذلك.

---

(1)- عز الدين ابن الأثير: الكامل في التاريخ، ج2، (بيروت: دار صادر، 1965م)، 25/2.

(2)- ياقوت الحموي: معجم البلدان، ط2 (بيروت: دار صادر، 1995م)، 25/4.

(3)- صالح مصطفى مفتاح: ليبيا منذ الفتح حتى انتقال الخلافة، الفاطمية إلى مصر لليبيا منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، 1978م، ص. 229.

(4)- معجم البلدان، 25/4: أبو عبد الله البكري، المسالك والممالك، (ليبيا: الدار العربية للكتاب، 1992م)، ص. 653.



ومما ساعد على نشاط ميناء طرابلس وازدهاره عسكرياً وتجارياً، الموضع المثالي الجيد الذي يحظى به وقد أشارت بعض المصادر الإسلامية إلى ذلك، من بينها معجم البلدان لياقوت الحموي الذي عاش في ق. 3هـ، والمسالك والممالك لأبي عبيد الله البكري الذي عاش في ق. 5هـ في حديثهما عن طرابلس ومرساها بقولهما "ومرساها مأمون من أكثر الرياح"<sup>(1)</sup>.

إن مدينة طرابلس بحكم مينائها الجيد وموقعها البحري المهم أطمع فيها النورمانديون الذين حاولوا الاستيلاء عليها فقد وجه روجار الثاني ملك النورمان أسطوله العسكري وحاصر طرابلس في ذي الحجة 537هـ / 25 يونيو 1143م<sup>(2)</sup>، إلا أنه لم يطل حصار المدينة، حيث قامت قبائل بني هلال بنجدهتها وفك الحصار عنها، وعاد بذلك جيش النورمان إلى صقلية بحراً.

لقد حاول روجار الثاني مرة أخرى السيطرة على المدينة والاستحواذ عليها، وذلك سعيًا منه للسيطرة على النفذ التجاري المهم، فشن عليها هجومًا بقيادة جورج الأنطاكي في 6 محرم سنة 541هـ / 18 يونيو 1146م الذي تمكن من احتلالها<sup>(3)</sup>.

---

(1)- رمضان المبروك خليفة : الجعلة النورمانية على طرابلس 541-553/1146-1158

1158م، طرابلس : مجلة البحوث التاريخية العدد الأول، 2001م، ص. 85.

(2)- عبد الله التيجاني : رحلة التيجاني : تحقيق حسن عبد الوهاب، (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1981م)، ص. 139.

(3)- رحلة التيجاني، ص. 246.

وفي القرن الثامن الهجري نورد شهادة الرحالة عبد الله التيجاني الذي زار طرابلس في هذه الفترة إذ يقول "وبخارج باب البحر منها منظر من أنزه المناظر، مشرف على الساحل حيث مرسى المدينة، وهو مرسى حسن متسع تقرب المراكب فيه من البر، وتصطف هناك اصطفاف الجياد في أواديها"<sup>(1)</sup>.

وفي سنة (755هـ-1354م) فكر الأميرال الجنوبي فليب دوريا في الهجوم علي طرابلس، فأبحر بأسطول له المكون من خمس عشرة سفينة حربية ورسى بالميناء وأمر جنوده بارتداء زي التجار والانتشار في الأسواق ومزاولة الأعمال التجارية وفي ظلام الليل تسلق جنوده أسوار المدينة واستولوا عليها وجمعوا الأغنام والأموال والأسرى ونقلوها إلى جنوة، وظلت المدينة تحت سيطرة الجنوبيين لمدة خمس أشهر حتى وصلتها النجدة من السلطان أبي عنان المريني ودفع فديتها 50 ألف قطعة من الذهب<sup>(2)</sup>. ومع بداية الدولة الحفصية في افريقية، رحب أهالي مدينة طرابلس بهذه الدولة لقرب أصحاب القرار منها، وكان تعيين أول وإلى حفصي بطرابلس سنة 626هـ / 1228م<sup>(3)</sup> ومنذ

---

(1)- أبو عبد الله محمد بن محمد اللواتي المعروف بابن بطوطة : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، (بيروت : دار الصادر، 1964م)، ص. 663 ؛ صالح الصادق السباني : ليبيا في العهد الموحي والدولة الحفصية (الجمهورية : مركز جهاد الليبية للدراسات التاريخية، 2006م)، ص. 315.

(2)- صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 288.

(3)- أي عبد الله محمد بن عليون الطرابلسي : التذكار فيمن ملك طرابلس وما كان بها من الأخبار تصحيح وتعليق الطاهر الزاوي (الجمهورية : دار أوياء للطباعة والنشر والتوزيع، 2004م)، ص. 135.

ذلك التاريخ لم تفصل نهائياً عن الدولة الحفصية، وإن خضت وتيرة هذه التبعية ابتداء من سنة 865هـ / 460م، حيث بدأت الثورات والانتفاضات، وأخذت تتشكل بعض الحكومات المحلية، حتى سقوط غرناطة آخر القواعد الإسلامية بالأندلس 898هـ / 492م، حيث اتجه الأسبان بأطماعهم إلى مدن الشمال الأفريقي بحجة مطاردة المسلمين الفارين من بينهم إلى العديد من المدن المغربية.

اتجه الأسبان بأنظارهم إلى طرابلس لأنها كانت «أقوى مركز يتخذ لمواجهة الخطر العثماني في البحر المتوسط ذلك لكونها مدينة في شرقي الشمال الأفريقي، وأقوى نقطة للدفاع عنه من الهجوم عليه من الشرق، وأقرب نقطة لتمويل ونجدة الجيوش التي تغزو والشرق»<sup>(1)</sup> ويضيف ابن غلبون بقوله «فكان مركزها الجغرافي والطمع في الاستيلاء على ثروتها يدفعان الطامعين في الاستيلاء على البلاد الإسلامية»<sup>(2)</sup>.

### ثانياً : المجال التجاري

كانت طرابلس من أهم الموانئ الأفريقية المطلة على البحر المتوسط خلال العصور الوسطى، وذلك لموقعها الجغرافي المتميز على طرق المواصلات البحرية ولكونها من القواعد التجارية الرئيسية وأهم المحطات البحرية، حيث كانت مرفأً له أهميته في التبادل

(1) - نفس المصدر : ص. 136.

(2) - كاميلو مانفروني : المرجع السابق، ص. 29.

التجاري وملتقى أوروبا وبلدان وسط أفريقيا وهي إحدى المحطات المهمة على الطريق التجاري الذي يربط بين الموانئ المصرية وأسبانيا<sup>(1)</sup>، كما أن موقع طرابلس وبيئتها تأهل تجارها بأن يكونوا وسطاء تتم عن طريقهم الصفقات التجارية حيث كان الميناء يستقبل القوافل القادمة من الصحراء والقادمين عن طريق البحر<sup>(2)</sup> وفي إحدى الوثائق التي يعود تاريخها إلى سنة 971م، نجد بأن تجارة البندقية كانوا يصدرون الأخشاب والأسلحة والحديد إلى ميناء طرابلس الغرب وتقوم نفس السفن بنقل بضائع وسط أفريقيا من طرابلس إلى إيطاليا<sup>(3)</sup>، ويتحدث ابن حوقل في صورة الأرض في نهاية القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي عن النشاط التجاري بمدينة طرابلس ومينائها بقوله : "وهي مدينة بيضاء من الصفر الأبيض على ساحل البحر، خصبة، حصينة ذات ريف صالح الأسواق... وبها الجهاز الكثير من الصوف المرتفع، وطيقان الأكسية الفاخرة الزرق، والكحل النفوسية السود والبيض الثمينة إلى مراكب تحط ليلاً ونهاراً، وترد بالتجارة على مر الأوقات والساعات صباحاً ومساءً، من بلد الروم وأرض المغرب بضروب الأمتعة والمطاعم"<sup>(4)</sup> ويضيف بأن

---

(1)- جانكلود زليتنر : طرابلس ملتقى أوروبا وبلدان وسط إفريقيا 1500-1795م، ترجمة جاد الله عزوز الطلحي، (ليبيا الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، 2001م)، ص. 23.

(2)- كاميلو ماتروني، ص. 25، 26.

(3)- ابن حوقل النصيب : صورة الأرض، (بيروت : منشورات دار مكتبة الحياة، 1979م)، ص. 71، 72.

(4)- نفس المصدر، ص. 72.

أهل مدينة طرابلس، إذا هدمت السفن إلى الميناء لإرسائها وواجهت صعوبات في ذلك بسبب الرياح البحرية وشدة الأمواج فإنهم يتطوعون بقواربهم ومراسيهم وحبالهم لمساعدة تلك المراكب وإرسائها بأقصى سرعة وبدون مقابل ولا كلفة من أحد<sup>(1)</sup> مما يدل على النفوس الطيبة لدى التجار الطرابلسيين.

وقد أفادت بعض المصادر خلال سنتي 1146-1158م<sup>(2)</sup>، بتطور العلاقات التجارية بين ميناء طرابلس والمدن الإيطالية البحرية مثل جزيرة صقلية وجنوة وبيزا والبندقية وذلك بحصول ميناء طرابلس على امتيازات تجارية خاصة لمزاولة النشاط التجاري مع تجار صقلية وبقيّة المدن البحرية الإيطالية<sup>(3)</sup>.

وفي فترة تبعية ميناء طرابلس للدولة الموحدية، وقعت هذه الأخيرة معاهدات مع حكام الدول الأوربية على رأسها بيزا (بيشة) التي وقعت معاهدة مع الدولة الموحدية تدفع بموجبها العشر في مقابل استخدام موانئها، وقد استمروا في مبادلاتهم مع طرابلس مثلما كان لهم مع غيرها من الموانئ في دولة الموحدين<sup>(4)</sup>، حيث تجد ما يشير إلى

---

(1) - إتوري روسي : ليبيا منذ الفتح حتى سنة 1911م، ترجمة حليفة التليسي، ط. 2 (ليبيا : الدار العربية للكتاب، 1991م)، ص. 154.

(2) - كاميلو مانفروني، مرجع سابق، ص. 36.

(3) - كاميلو مانفروني : إيطاليا في الأحداث البحرية الطرابلسية، ترجمة محمد محمد البارودي، (الجمهورية مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1988م)، ص. 32.

(4) - نفس المرجع : صالح الصادق السباني، المرجع السابق، ص. 426.

ذلك في الرسالة التي بعث رئيس بيزا أوبالد إلى الخليفة أبي يعقوب يوسف الموحد يطالبه بالتدخل لإنقاذ سفينة لهم من الأسر كانت تحمل قمحاً إلى طرابلس جنحت قبل وصولها إلى الميناء وقام القراصنة بحجزها وأسر بحارتها<sup>(1)</sup> ومن الواضح أن تجارة ميناء طرابلس مع المدن الإيطالية انتعشت في هذه الفترة لتوجه التجار الإيطاليون من جنوة البندقية وبيزا إلى أسواق طرابلس التي كانت أكثر رواجاً من أسواق المدن الليبية الأخرى مستفيدين من الامتيازات التي منحت لهم، وهذا ما يؤكد الجغرافة الإدريسي بقوله 'ومدينة طرابلس مدينة حصينة عليها سور، وهي في نحر البحر، بيضاء حسنة الشوارع - متقنة الأسواق وبها صناعات وأمتعة يتجهز بها إلى كثير من الجهات'<sup>(2)</sup>.

وقد ورد في وثائق جنيزة أن السفن العاملة بين الشرق والغرب كانت ترسو بميناء طرابلس كما أفادت بأن أربع سفن أبحرت من الإسكندرية إلى طرابلس في يوم واحد<sup>(3)</sup>، كما أن الرحالة المغربي بن رشيد السبتي زار طرابلس سنة 685هـ / 1286م قادماً من الإسكندرية مما يدل على وجود علاقات تجارية متينة بين بلاد المغرب وبلاد المشرق، كما سبقت الإشارة إلى زيارة الرحالة التجاني إلى المدينة.

(1) - الشريف الإدريسي : نزعة المشتاق في اختراق الأفاق، مجلد 1، (بيروت : عالم الكتب، 1989م)، ص. 279.

(2) - صالح مصطفى مفتاح : مرجع سابق، ص. 230.

(3) - برنشتيك رويار : تاريخ افريقية في العهد الحفصي من القرن 3 إلى القرن 15م، ترجمة حمادي الساحلي (بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1988م)، 1 / 204، 205.

وفي سنة 757هـ / 1356م عقد حاكم طرابلس ابن مكّي مع جمهورية البندقية معاهدة تجارية وصلاح وأبرم معها معاهدة أخرى سمح لهذه الجمهورية باستغلال ملاحه رأس المخير (جزيرة فروة) على أن تدفع بموجبها أجور وإتاوات لطرابلس ويحق لحاكم البندقية تعيين قنصل نائباً له في طرابلس<sup>(1)</sup>.

ويبدو أن نشاط الحركة العمرانية في المدينة والتجارة في هذا الميناء استمرت حتى في الفترة اللاحقة قبيل دخول الأسبان حيث يشير الحسن الوزان في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي بقوله : "إن مساكن المدينة فخمة إذا ما قورنت بمساكن تونس وفيها لكل صناعة أو تجارة مكانها الخاص"<sup>(2)</sup>.

لقد ساهمت طرق القوافل التجارية في ازدهار تجارة هذا الميناء الذي تربطه بباقي المراكز التجارية في بلاد السودان منها :

- 1- طريق ينطلق من طرابلس حتى غدامس نحو أفريقيا.
- 2- طريق من طرابلس إلى ودان.
- 3- الطريق الثالث يمتد من طرابلس ولبنه إلى فزان وكوار وبنو وبحيرة تشاد.

لا شك أنه من الأسباب التي أدت إلى ازدهار التجارة في ميناء طرابلس ورواجها، وأن الذي جذب التجار إليها من أوروبا والمشرق العربي وآسيا وغيرها ودفعهم إلى التبادل التجاري في المنطقة هو

---

(1)- الحسن بن محمد الوزان المعروف بليون الأفريقي : وصف أفريقيا تعريب محمد حجي ومحمد الأخضر (بيروت : دار الغرب الإسلامي ، 1983م) ، 2 / 97.

(2)- جان كلود زليتز ، المرجع السابق ، ص. 22.

كثرة البضائع المحلية منها والمستوردة وتنوعها حيث كانت طرابلس بمثابة الميناء البحري الذي تصل عن طريقه صادرات بلاد السودان إلى أوروبا من بينها التمر والجلود وريش النعام والعاج والرقائق... وغيرها كانت تصل إلى طرابلس وتونس، حيث ورد ذكر العاج في الواردات الإيطالية خلال القرنين الرابع والخامس عشر، وكان ريش النعام مدوناً في تسعيرة النقل البحري لمدينة بيزا<sup>(1)</sup> وفي المقابل كانت الصادرات الأوروبية تصل إلى بلدان المغرب وتجد طريقها إلى بلدان جنوب الصحراء، ومن بين تلك السلع النحاس والأسلحة كالدرع والخوذ والسيوف التي تأتي من لمبارديا والأقمشة الصوفية والقطنية والحورية وورق بيزا<sup>(2)</sup> وعطور الهندقية والمصنوعات الزجاجية من الهندقية أيضاً كما شملت الخيول من الشمال الأفريقي.

مما سبق يتضح أن ميناء طرابلس كان يحتل مكانة مهمة في النشاط البحري العربي الإسلامي السلمي والحريري، وما كان يتميز به هذا الميناء من موقع جيد مأمون الجانب من جميع الرياح وأن أهمية هذا الميناء تتضح من خلال استقباله لمراكب الأسطول العربي الإسلامي وبرز دوره في الفتوحات من خلال ربط ساحل بلاد المشرق بالمغرب العربي كما هو معروف بواية وحلقة وصل ويشعرنا بأن حركة التجارة بين أوروبا وأفريقيا ما وراء الصحراء وبين المغرب ودول المشرق قائمة باستمرار دون انقطاع.

(1) - جان كلود زليتز، المرجع السابق، ص. 23.

2- المعطيات العامة في هذا التقديم متوفرة على موقع الأنترنت الخاص بـ :

UMR 8167 - Orient et Méditerranée - Labo : Islam médiéval Espaces, réseaux et pratiques culturelles



# البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر من خلال كتاب تحفة الكبار في أسفار البحار لكاتب جلبي (1608-1656)

د. هشام سوادي هاشم  
قسم التاريخ - كلية التربية  
جامعة الموصل

شهد القرن السادس عشر نشاطا واسعا للبحرية الجزائرية التي أخذت تمت نشاطها شرقا صوب سواحل الشام وصولا إلى السواحل العثمانية. الأمر الذي تزامن مع التغير الذي طرأ على السياسة العثمانية وتوجهاتها نحو الولايات العربية لاسيما منذ عهد السلطان سليم الأول (1512 - 1520)، الذي عمل على بناء قوة بحرية يستطيع من خلالها انتزاع السيادة البحرية من الدول الأوروبية في الحوض الغربي للبحر المتوسط. وقد برز البحاران عروج وأخوه خير الدين المعروف برباروسا (أي ذو اللحية الشقراء) اللذان كانا يملكان أسطولا قويا متخذين من ميناء جيجل الجزائري قاعدة لنشاطهما البحري.

أثار هذا النشاط البحري اهتمام واحد من المؤرخين العثمانيين في القرن السابع عشر. وهو كاتب جلبي (1608-1656) الذي وضع كتابا مهما في تاريخ البحرية العثمانية والموسوم بـ(تحفة الكبار في

أسفار البحار) والذي طبع في استانبول باللغة العثمانية القديمة سنة (1142) في مطبعة إبراهيم متفرقة. ويعد هذا الكتاب من أهم المصادر التي درست وأرخت للبحرية العثمانية ونشاطها في حوض البحر المتوسط. وقد أفرد جلبي صفحات كثيرة للكلام عن نشاط البحرية الجزائرية وسيكون كتاب أسفار البحار هو الأساس الذي يستقي البحث مادته العلمية لتشكيل الصورة التاريخية لنشاط البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.

والحقيقة قد يستخرج الباحث من أصل تاريخي واحد حقائق متنوعة عن اللغة والعقائد والعلوم المعرفية المختلفة وفي كثير من الأحيان تصل الحقائق إلى الباحث دوم ترتيب أو تقسيم وهذا النمط من الحقائق هو من أهم الخصائص التي تميز بها الحقيقة التاريخية عن غيرها. وهذا ما جعلني اعتمد على كتاب تحفة البحار لكاتب جلبي أساسا لدراسة موضوع بحثي.

### سيرته الذاتية

ولد عبد الله مصطفى أو ما يعرف عند العرب بحاجي خليفة، والمشهور عند الأوروبيين بكاتب جلبي<sup>1</sup>، في استانبول سنة 1608 في أسرة متواضعة فأبوه كان كاتباً صغيراً في الديوان العسكري العثماني، وبعد أن أنهى تعليمه الأولي انخرط مع أبيه في الديوان العسكري سنة 1623 ليتدرب على الأعمال الكتابية. ولم يلبث أن شغل وظيفة ثانية متواضعة هي محاسب في وحدات الجيش العثماني

في الأناضول، وفي سنة 1629 اشترك في الحملة التي قادها الصدر الأعظم خسر وباشا على بغداد، وفي السنوات الثمان التالية عمل في الحملات العسكرية التي قادها السلطان مراد الرابع (1623-1640) ضد الصفويين. وإبان مكوث الجيش العثماني في حلب خلال سنتي 1632-1636 سعى كاتب جلبي إلى الاستفادة من الثقل الثقافي والإرث المعرفي لهذه المدينة، حيث أعجب بها ودهش بمكتباتها العامرة وما تحويه من مصادر غنية عن الثقافة العربية والإسلامية فبدأ بفحص محتوياتها وتدوين عناوين المخطوطات ومضمونها.

وبعد عودته إلى أستانبول ورث ثروة طائلة آلت إليه بعد وفاة عدد من أقاربه ساعدته إلى درجة كبيرة في التفرغ لتحصيل العلم والمعرفة فانصرف لمدة عشر سنوات لدراسة التفسير والحديث والمنطق واللغة ثم تحول إلى دراسة الرياضيات والفلك والجغرافية والطب. ويفصل لنا سيرة من حياته في ترجمته التي كتبها بقلمه وألحقها بأحد كتبه وهو "ميزان الحق في اختيار الأحق" وتسوف تاريخ حياته إلى العام السابق لوفاة. أنه كيف كان يصرف مبالغ طائلة لاقتناء الكتب. ثم لم يلبث أن اتسعت شهرته وبدأ يخطو شيئاً فشيئاً في مجال التدريس، وقد هرع إلى مد العون إلى قائد الجيش العثماني محمد باشا في عام 1648 فعينه نائباً بالدائرة المالية لديوان الجيش. وبهذا ثبت عليه بالتالي لقب حاجي خليفة. وعد هذا الأمر يذكر أنه لقب بهذا اللقب بعد أن حج وترقى بين الكتاب إلى مرتبة

النيابية عن رئيس الكتاب. وذلك أن صفار الكتاب كانوا يسمونهم الملازمين وفوقهم الخلفاء الذين يسبقهم الرئيس الأعلى للكتاب<sup>1</sup>.

وبسبب خبرته المالية عهد إليه السلطان محمد الرابع (1648-1687) للبحث عن الوسائل الناجعة لإجراء التحسينات على ميزانية الدولة. وقد وضع حاجي خليفة مذكرة رفعها للسلطان اسمها (دستور العمل في إصلاح الخل) سنة 1653 عكس فيه تصوراته السياسي حول الانحطاط المالي للدولة العثمانية والإجراء المطلوب لإصلاح الخل ومعالجته في بنیان الدولة ويكون ذلك براءة في إصلاح يتجاوز الإصلاح الديني. ليطال مسائل اجتماعية وسياسية واقتصادية والمسألة الملفتة للنظر في هذا الكتاب تبني حاجي خليفة للمنطق الخلدوني في تفسير التاريخ القائم على إعمار الدول<sup>2</sup>. ومؤكداً أن الدولة العثمانية بحاجة إلى إعادة النظر في أساليب الإنتاج الزراعي وتجديد المؤسسة العسكرية في ضوء التقنيات الحديثة وتنظيم الموارد المالية للدولة<sup>3</sup>.

### المحور الأول : البحرية الجزائرية في عهد الأخوان عروج وبربروسا

يتفق معظم مؤرخي تاريخ العرب الحديث أن القرن السادس عشر كان بحق العهد الذهبي للبحرية الجزائرية حيث شهد هذا القرن صراعاً قوياً بين البحرية الجزائرية وبعض القوى الأوربية (الاسبانية - البرتغالية) التي حاولت التوسع في سواحل المغرب العربي قبل سقوط الأندلس عام 1492م. وقد نجحت البحرية الجزائرية في

إيقاف هذا التوسع وجعله مقتصرًا على السواحل دون الدواخل، وبرزت خلال هذه الفترة شخصيات إسلامية لعبت دوراً كبيراً في التصدي للتوسع الأوربي وأهم هؤلاء الإخوان عروج وخير الدين بربروسا<sup>١</sup>.

ينتمي الإخوان أروج وخير الدين إلى أسرة تعود في أصلها إلى جزيرة مدلي حيث كان أبوهما يعمل عسكرياً (اسباهياً) في جيش السلطان محمد الفاتح واشتهرت أسرتهما بالعمل التجاري لاسيما بعد أن تخلص عروج من أسره بمساعدة أخيه خير الدين ثم تولى قيادة سفينة البحار العثماني الشهير علي ريس الذي تعرف عليه في مدينة أداليا ليقوم بنقل الأخشاب والتجارة فيها. وبعدها دخل في خدمة السلطان المملوكي قانصوه الغوري لكن الأمر لم يدم طويلاً عام بعدها إلى أداليا ليعمل على تجهيز أسطول الجديد بمساعدة ابن السلطان بايزيد الثاني العثماني الأمير قورقورد الذي كان معروفاً براعيته للبحارة وسعيه لتخليص الأسرى العثمانيين من أيدي فرسان رودس وبالفعل منح عروج سفينة كبيرة بدأ فيها نشاطها البحري من جديد بالإغارة على الجزر التابعة لرودز والقرصنة على سفنها<sup>٢</sup>.

في هذا الوقت كانت دول المغرب العربي تعاني أوضاعاً سياسية مضطربة بسبب السيطرة الأسبانية على أجزاء كبيرة منها، فالأسبان بعد إنهائهم الحكم العربي الإسلامي في الأندلس فإنهم ازاحوا من طريقهم أكبر قوة كانت ممكن أن تحول دون توسعهم

في السواحل المغربية فالأنظمة السياسية في فاس والجزائر كانت تعيش انهياراً عسكرياً وسياسياً واضحاً للعيان لذلك لم يكن في البحر المتوسط أسطول إسلامي بوسعه إيقاف تقدم القوات الإسبانية التي أصبح في مقدورها السيطرة على أي منطقة ترغب في السيطرة عليها، لاسيما وأن الحكومتان الإسبانية والبرتغالية كانتا تسعى إلى الهيمنة على الطرق التجارية الشرقية وتقييمان قواعد لهما على سواحل أفريقيا الشمالية تأمن مصالحهما<sup>٩</sup>.

غير أن الحكومة الإسبانية لم تكن تستهدف فقط إقامة المراكز التجارية بل كانت تتبع سياسة استعمارية بكل معنى الكلمة، ساعية إلى مواصلة سياستها التي بدأتها في الأندلس والتي تمثلت في إبادة المسلمين لذلك سعى الأسبان إلى السيطرة على ميناء وهران غربي الجزائر سنة ١٥٠٩م بعد أن قتلوا ٤٠٠٠ من سكان المدينة وأسروا ٨٠٠٠ آخرين، واحتلوا بعدها ميناء بجاية ولم يمضي وقت طويل حتى وقعت في أيديهم مدن عديدة منها الجزائر وتونس ومستغانم وشرشال ودلس<sup>١٠</sup>.

وفي خضم هذه الظروف وصل عروج واخوه خير الدين إلى جزيرة جربة التي اتخذوها قاعدة لنشاطهم البحري حيث لم يمض وقت طويل حتى ذاع صيتهما بما حصلا عليه من غنائم كبيرة لكنهما بمرور الوقت أدركا أن جزيرة جربة غير مأمونة لهما لكونها مكشوفة ولا توجد فيها قلعة يمكن الاحتباء بها عند

الضرورة، الأمر الذي جعلهما يبحثان عن مكان آخر تتوافر فيه شروط الأمان فتوجهها إلى سلطان تونس أبي عبد الله محمد الحفصي طالبين منه منحهم ملاذاً آمناً في مملكتهم. وكان السلطان الحفصي يدرك جيداً القدرة التي يمتلكها الأخوان عروج وخير الدين والتي من الممكن استغلالها والاستفادة منها لصالحه، فوافق على منحهم منطقة حلق الوادي مقابل حصول على خمس ما يحصلون عليه من غنائم<sup>10</sup>.

استمر أسطول عروج بممارسة نشاطه البحري بالإغارة على السفن الأوربية حتى غداً بمرور الوقت الوحيد القادر على مواجهة الأساطيل الإسبانية الأمر الذي دفع الحاكم السابق لبجاية الأمير عبد الرحمن إلى الاستنجاد به وكان عروج يدرك جيداً إن استعادة بجاية سيكون له تأثير كبير على مستقبله لذلك لبى بسرور طلب الأمير عبد الرحمن الذي جهزه بثلاثة آلاف مقاتل أضاف إليهم عروج 200 من بحارته وحاصرت هذه القوات قلعة بجاية لكن لم تستطع السيطرة عليها وفي المعركة أصيب عروج بدم. وخلال ذلك وجد عروج أنه لا يمكن له الاستمرار في نشاطه البحري لمواجهة التوسع الأوربي بالاعتماد على إمكانياته الذاتية المحدودة، إذ لابد له الاستعانة بإمكانيات دولة كبيرة فاتجه نظره إلى الدولة العثمانية الإسلامية لذلك أرسل أحد بحارته وهو بيرى ريس إلى السلطان سليم الأول الذي رحب به ومنحه سفينتين حربيّتين كبيرتين مجهزتين بالسلاح والعتاد وأذن له أن يجند ما يشاء من البحارة من الأناضول<sup>11</sup>.

مثلما مر بنا سابقاً احتل الأسبان مدن عديدة كان أهمها مدينة الجزائر التي فرض على سكانها ضرائب كبيرة أثقلت كاهلهم مما دفع حاكمها سالم التومي إلى الاستنجاد بعروج لتخليص المدينة من الاحتلال الإسباني وتعهد له بالسماح له بالإقامة في مدينة الجزائر ولم يتأخر عروج في تلبية الدعوى فأرسل أسطولاً إلى ميناء الجزائر وسار مع 800 من بحارته بطريق البر وانظم إليه 5000 من المتطوعين من أبناء القبائل في هذا الأثناء بدت القوات الإسبانية المرابطة في المدينة بالانسحاب منها إلى ميناء بينون الإسباني المقابل للسواحل الجزائرية لإدراكها صعوبة الوقوف بوجه القوات القادمة ليدخل عروج وقواته المدينة سنة 1516 وسط حفاوة كبيرة من السكان والأهالي<sup>14</sup>.

شكل دخول عروج للجزائر صدمة كبيرة للأسبان جعلهم يصابون بقلق كبير، والحقيقة إن بروز الإخوة بربروس كقوة عسكرية لا يستهان بها أوقع الأسبان في اضطراب كبير لأن بروز هذه القوة سيؤدي بالتأكيد إلى الحد من توسعات في السواحل الجزائرية خاصة والشمال أفريقية عامة، الأمر الذي جعل الملك الإسباني شارلكان بالتعامل بجدية أكبر من الموقف الجديد، فأرسل في أيلول 1516 أسطولاً كبيراً ضم 400 سفينة حربية و140 سفينة نقل 15000 مقاتل إلى الجزائر التي حاصروها وقامت القوات الإسبانية بضربها بالمدافع وكانت المدينة تسقط بيد الأسبان لولا بسالة المدافعين واستماتتهم في الدفاع عنها مما أجبر القوات



الاسبانية على الانسحاب بعد أن تكبدوا 1500 قتيل وعدداً كبيراً من الأسرى وفقد الأسطول الإسباني معظم سفنه<sup>13</sup>.

رغم موقف عروج الملبى لنداءات أهل المغرب إلا أن ما يؤسف له إن بعض الأمراء لم يرحبوا بالفاتحين الجديد (العثمانيين) والتجئوا إلى الأسبان متحالفين معهم على محاربة أبناء جلدتهم وكان على رأسهم أبو حمو الثالث حاكم تلمسان الذي استنجد بالأسبان الذين سرعان ما قدموا له المساعدة ومدوه بالسلاح وتمكنت القوات الإسبانية من اجتياح قلعة بني راشد التي كانت بيد العثمانيين وسارت نحو تلمسان المعقل الرئيسي لقوات عروج وقاموا بمحاصرتها ودكها بالمدافع ورغم مقاومة عروج وقواته إلا أنهم لم يتمكنوا من الصمود بسبب ضخامة القوات الإسبانية مما اضطره إلى الانسحاب مع من بقي من قواته إلى خارج المدينة إلا أن الأسبان لحقوا به وقتلوه عام 1518<sup>14</sup>.

بعد استشهاد عروج يذكر المؤرخ العثماني أحد جودت أن أهالي الجزائر طلبوا من أخيه خير الدين تولي إدارة مدينة الجزائر فلبى طلبه<sup>15</sup>.

وعلى الرغم مما اتصف به خير الدين ببربروسا من قوة وشجاعة، فإنه أدرك صعوبة موقفه بعد استشهاد أخيه عروج، نظراً لضعف موقفه السياسي ومركزه الحربي. ولأنه خشي من قيام تمردات من سكان الجزائر والمناطق المجاورة لها، فاستغل الأسبان

ذلك الوضع بالهجوم على الجزائر. كما سمحت هذه الظروف بعودة بعض القيادات المحلية التي رفضت من قبل الانضواء تحت نفوذ عروج وخير الدين بربروسا، فأرادت استعادة نفوذها وسلطانها. فالزيانيون عادوا إلى حكم قلعسان تحت الحماية الإسبانية، والسلطان الحفصي يريد أن يمد نفوذه إلى الجزائر، كما أعلن أحمد بن القاضي سيطرته على مناطق زواوة، وثارت كل من تنس وشرشال.

لذلك كان خير الدين مدركا صعوبة صموده من دون الدخول تحت حماية دولة قوية تحميه لذلك لجأ إلى أهم قوة إسلامية في تلك الفترة وهي الدولة العثمانية، فقرر مغادرة الجزائر والذهاب إلى استانبول. فجمع علماء واعيان البلاد واخبرهم بذلك الأمر. لكنهم ردوا عليه بقولهم : "يجب عليك المقام بهذه البلدة الإسلامية لحمايتها، ولا رخصة لك في تركها نهبة للمفترس" وهذا دليل على إصرار الكثير من أهالي الجزائر على بقاء خير الدين لحمايتهم من المخاطر التي تهددهم من الأسبان. لكن خير الدين أجابهم أنه بقي وحيداً بعد استشهاد أخوته وليس له معين من بعدهم، لاسيما بعد ما رآه من موقف الزيانيين والحفصيين خلال معاربه أخيه عروج الإسبانيين ورفضهم إعانته. لكن الأهالي أصرروا على موقفهم وناشدوه الموافقة، فاضطر خير الدين بربروسا على الموافقة. وبعد ذلك عرض عليهم فكرة ربط الجزائر بالدولة العثمانية صاحبة القوة الفعلية في المشرق العربي آنذاك. لاسيما بعد انتصارات السلطان سليم الأول (1512-1520م) على الدولة الصفوية في عام 1514. وضمه

بلاد الشام ومصر والحجاز واليمن في عامي (1516-1517) بحيث أصبحت الدولة العثمانية على تماس مع المغرب العربي، وبذلك يتمكن من خلالها الحصول على الدعم المادي والعسكري الذي سيساعده في السيطرة على الجزائر والوقوف بوجه أعدائه<sup>14</sup>.

وكان هدف خير الدين بربروسا من ذلك هو ربط الجزائر بالدولة العثمانية، بل وكانت رغبته أن يذهب بنفسه إلى استانبول ليعرض على السلطان سليم الأول شخصياً أوضاع البلاد، وأبعاد قضية الجزائر، لكن علماء وأعيان الجزائر لم يوافقوا خشية أن يستغل الأعداء ذلك، وأشاروا عليه بأن يوفدوا بعثة أو سفارة إلى السلطان العثماني تقوم بهذه المهمة عوضاً عنه، وتحمل معها رسالة باسم القاضي والخطيب والفقهاء والائمة والتجار والأعيان وكافة سكان الجزائر. وقد تضمنت الرسالة عبارات الولاء العميق للدولة العثمانية والتقدير العظيم للسلطان والرغبة الأكيدة لسكان الجزائر في الاعتماد على الدولة العثمانية. ووقع اختيار خير الدين بربروسا على العلامة الشيخ أحمد بن القاضي ليكون رئيساً للوفد، كونه شخصية دينية علمية وذو دراية عسكرية بشؤون الحرب. فضلاً عن أن غاية خير الدين بربروسا من ذلك قتل رغبة أحمد القاضي في القيام بأي نزوح للتمرد والاستقلال<sup>15</sup>.

غادر وفد الجزائر متوجهاً إلى استانبول، حاملاً رسالة أهالي الجزائر التي جاء فيها ما يلي : إن أهل المدينة هم عبيد للسلطان

العثماني، ليس لهم ملاذ سواء، يفرعون إليه في موقفهم الحرج... ثم أشابوا بأفضال بابا عروج في مدافعة "الكفار لأنه كان ناصر الدين وحامي المسلمين المجاهدين في سبيل الله" إلى أن وق شهيداً في حصار الإسبانيين لمدينة تلمسان، وخلفه أخوه المجاهد في سبيل الله أو التقى خير الدين، وكان له خير خلف، فقد دافع عنا، ولم نعرف عنه إلا العدل والإنصاف واتباع السنة الشريفة، وهو ينظر إلى مقامكم العالي بالتعظيم والإجلال ويكرس نفسه وماله للجهاد لرضاء رب العباد وإعلاء كلمة الله، ومناط آماله سلطنتكم العالية، مظهراً إجلالها وتعظيمها، على أن محبتنا له خالصة ونحن معه ثابتون، ونحن وأميرنا خدام أعتابكم العالية. وأهالي إقليم بجاية والغرب والشرق خدمة مقامكم العالي. وإن المذكور حامل الرسالة المكتوبة سوف يعرض على جلالته ما يجري في هذه البلاد من الحوادث والسلام<sup>20</sup>.

فرح السلطان سليم الأول بهذه البعثة فرحاً عظيماً، لأنها تضع تحت تصرف الدولة العثمانية شواطئ المتوسط الغربية دون كلفة أو عناء. في حين يرى أحد الباحثين أن صلة العثمانيين بالجزائر تعود إلى أواخر القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي حيث تقول: "وفي بعض النصوص المحلية وجدنا العثمانيين كانوا على صلة بأهل المدن الساحلية الجزائرية لاسيما علماء الدين يتعاملون معهم، ويحاربوا معهم العدو المشترك"<sup>21</sup>.

ومهما يكن من أمر فإن البعثة الجزائرية نجحت في تحقيق أهدافها، عندما أعلن السلطان سليم الأول، موافقته على طلبهم. كما منح خير الدين بربروسا لقب باشا ورتبة بككربك -أي أمير الأمراء-. وهذا اللقب يمنح صاحبه سلطات إدارية واسعة ويجعله قائداً أعلى للقوات المسلحة في إقليمه وممثلاً للسلطان. بدليل دعوة السلطان سليم الأول كافة حكام المغرب العربي إلى التعاون مع خير الدين باشا لصد الاحتلال الإسباني، ولكون الجزائر أصبحت تحت السيادة العثمانية، فإن أي اعتداء على الأراضي التي يديرها خير الدين باشا بربروسا صار يعد اعتداء على الدولة العثمانية<sup>27</sup>.

ثم قام السلطان سليم الأول بإرسال قوة مؤلفة من (2000) انكشاري مزودين بالمدفعية. فضلاً عن عدد من متطوعي الأناضول بلغ عددهم (200) مقاتل أيضاً الذين سمح السلطان سليم الأول بتجهيزهم ومنحهم نفس امتيازات الإنكشارية. وبذلك أصبح تحت أمره خير الدين باشا بربروسا أربعة آلاف من جنود الانكشارية ومن متطوعي الأناضول الذين كون بهم خير الدين قوة الجزائر الحربية<sup>28</sup>.

أصبحت مدينة الجزائر بذلك أول أجزاء المغرب العربي التي تدخل تحت السيادة العثمانية دون عمل عسكري اعتباراً من عام 1519م. وبادر أهلها بالدعاء للسلطان على منابر مساجدهم، وضربت العملة باسمه. فأصبحت الجزائر آنذاك مركزاً حريياً للدولة العثمانية لمواجهة الخطر الأوربي<sup>29</sup>.

أثار دخول الجزائر تحت النفوذ العثماني قلقاً لدى الإنسان،  
لاسيما بعد فشلهم في عام 1518 في السيطرة عليها، لذلك قررت  
اسبانيا معاودة الهجوم على الجزائر بالاتفاق مع سلطان تلمسان أبي  
حمو الثالث الذي أعادوه إلى عرشه بعد قضائهم على عروج، لكنه  
لم يستمر في حكمه طويلاً، فقد توفي بعد ذلك<sup>25</sup>، ومع ذلك فإنهم  
مضوا في استكمال مشروع حملتهم ضد الجزائر، والتي ضمت (40)  
سفينة كبيرة تحمل على متنها (5) آلاف مقاتل من الأسبان الأوربيين.  
وكان قائد الحملة نائب ملك صقلية هوكوندي منكاد (Hugo de  
Moncade) واشترك معه في القيادة القائد الإسباني كونزالفو مارينو  
دي ريبيرا (Gonzalvo Marino De Ribera) الذي مر بمدينة المرسى  
الكبير وأخذ معه جنداً وعتاداً ثم مر بمدينة بجاية وفعل الشيء  
نفسه إلى أن وصل أمام مدينة الجزائر 24 آب/ أغسطس من عام  
1519. ولكن بخبرة وذكاء خير الدين باشا بربروسا، استطاعت  
قواته أن تلحق الهزائم بالقوات الإسبانية وسفنها، وتأسر أكثر من  
(3000) مقاتل، بينما انهزمت بقية القوات التي ما كادت لتعود إلى  
مراكبها في البحر حتى استقبلتها عاصفة هوجاء أغرقت في البحر  
حوالي (4000) مقاتل، ولم يسلم من هذه المعركة إلا القليلين منهم.  
فكان نصراً مبيناً لخير الدين وقواته<sup>26</sup>.

كانت أول حملات خير الدين باشا بربروسا ضد الأسبان،  
التخلص من حامية قلعة البينون الإسبانية المواجهة لمدينة الجزائر.

والتي سببت الكثير من المضايقات لسكان برج القنار كونها فرضت رقابة شديدة على السكان وقيدت حركة سفنهم<sup>27</sup>.

وفي عام 1529 بدأ خير الدين باشا بربروسا في قصف جدران الحصن، الذي كان يحتمي فيه حوالي خمسمائة جندي. بقيادة مارتن دي فيرغاس Martin De Vergas مجهزين بالأسلحة والعتاد الذي يجعلهم في مأمن من أي هجوم، والرد عليه لكن مدافع خير الدين باشا بربروسا التي استمرت في القصف مدة ثلاثة أسابيع. استطاعت أن تحدث فجوة كبيرة في الحصن وتمكنت قواته من اختراقه، والهجوم على الحامية الإسبانية، فقتلوا وأسروا عدداً كبيراً منهم، بحيث لم يبق منهم سوى (25) جندياً مع قائدهم الذي استمر في المقاومة إلى أن وقع في الأسر ويذكر أنه مات جراء العمل الشاق الذي أجبر على القيام به<sup>28</sup>.

بعد أن سيطر خير الدين باشا بربروسا على حصن البينون، أمر بتهديم أسواره ثم عمل على تهديم الحصن بكامله ليقوم مكانه ببناء عمراتي مهم لا يدل على عقلية معمارية متميزة امتلكها خير الدين، حينما أمر جماعة من الأسرى وبإشراف بفائين جزائريين متخصصين، بنقل الصخور والحجارة التي تراكمت من حصن البينون، كما أرسل السفن إلى الجهة المقابلة نحو الخليج، عند مرفأ تاما نتغوس، لجلب صخور رومانية قديمة من هناك، من أجل القيام ببناء جسر لربط البر بجزيرة اصطفلة -حيث كان حصن البينون-

والذي سمي جسر خير الدين. ثم قام بربط الجزر العشريين الموجودة هناك بعضها ببعض ببناء دائري قوي، ليست فيه إلا فتحة واحدة، وبهذا أنشأ مرسى لمدينة الجزائر يكون مقراً للأسطول ليحميه من العواصف القادمة من الغرب<sup>29</sup>.

عزم خير الدين باشا بربروسا بعد ذلك على تخليص بقية المدن المحتلة من أيدي الأسبان. واستلزم ذلك إعداد جيش كبير نظراً للحاميات القوية التي كانت موجودة في تلك المدن، لاسيما في كل من وهران والمرسى الكبير. لذلك دعا خير الدين باشا بربروسا المسلمين كافة إلى الانضمام إلى جيشه بسرعة. ثم توجه بأسطوله المؤلف من (15) سفينة نحو السواحل الإسبانية، موقفاً فيها الخسائر التي اضطر السكان على أثرها ترك قراهم<sup>30</sup>. فوجد شارل الخامس ضرورة توجيه أسطول إسباني مؤلف من (12) سفينة حربية لمهاجمة أسطول خير الدين باشا، فأخذت مدافع الأسطول الإسباني تلقي بقنابها على أسطول خير الدين باشا بربروسا من تحطيم الأسطول الإسباني كله عدا سفينة واحدة استطاعت أن تهرب<sup>31</sup>. فكانت فرحة المقاتلين بهذا النصر لا توصف، حيث تمكنوا من السيطرة على القسم الغربي للبحر المتوسط الذي أصبح وكأنه بحيرة عثمانية، بعث على أثرها السلطان سليمان القانوني (1520-1566م) فرماناً خاصاً (خطي شريف) إلى خير الدين باشا بربروسا يهنئه بهذا النصر، لاسيما بعد رفعه الراية العثمانية في قلب المغرب العربي<sup>32</sup>.



وعلى الرغم من الخسائر التي لحقت بالأسبان خلال هذه الفترة، لكن ذلك لم يوقف عدائهم لخير الدين باشا بربروسا وسكان الجزائر، حيث صمموا على احتلال هذه البلاد، لكي يجعلوا من الساحل الجزائري الشرقي والغربي الذي يسيطرون عليه بواسطة مراكزهم في بجاية ووهران نقطة انطلاق لهم للسيطرة على المغرب العربي كله. ولهذا قرر الإمبراطور شارل الخامس. إعداد حملة بحرية جديدة وضعها تحت قيادة أشهر وأبرع بحار جنوي هو الأميرال أندريا دوريا Andrea de Auria. ليتمكن من تحطيم قوة خير الدين باشا بربروسا<sup>33</sup>.

ففي عام 1531م غادر الأسطول الاسباني المرسى الإيطالي الكبير وكان يتألف من عشرين سفينة، تحمل على متنها ألف وخمسمائة من المقاتلين الأشداء، متجهة نحو الساحل الجزائري. علماً أن خير الدين باشا بربروسا كان على علم بخروج هذا الأسطول لكنه لم يكن يعلم وجهته. ومع ذلك جمع أسطولته المؤلف من أربعين سفينة وأعلن حالة الطوارئ في البلاد. ثم علم أن هدف الحملة مدينة شرشال تلك المدينة التي لها أهمية كبيرة كونها أكبر مركز من مراكز الدولة الحديثة، والتي حرص عروج من قبل على تحصينها عندما بنى لها قلعة قوية، والآخر للأخشاب معتمداً على غابات الونشريس القريبة منها للاستفادة منه في بناء السفن. كما كان موقعها الاستراتيجي الذي يبعد 20 كم شرق الجزائر وغرب وهران، يشكل خطراً على مدينة الجزائر القريبة منها. فضلاً عن معرفة

أندريا دوريا بحال المدينة التي لم تكن فيها حامية كافية للدفاع عنها عند تعرضها للخطر الخارجي، وإمكانية السيطرة عليها سيكون أمراً سهلاً<sup>14</sup>، وفعلاً تمكن أندريا دوريا من اقتحام المدينة، وعمل قتلاً ونهباً بالسكان. مما ساعده في ذلك معرفة الأسبان بمخابئ الأسرى النصاري وفك أسرهم وتعاونهم معه في ذلك العمل. لكن خير الدين باشا بربروسا لم يتركهم دون عقاب، فقد أنزل قواته لتعمل سيوفهم قتلاً بقوات أندريا دوريا، كما دمرت قذائف مدافعه الكثير من سفن الأسطول الإسباني، فكبدتهم خسائر كبيرة، سقط منهم أثر ذلك حوالي ألف وأربعمائة من الأسبانيين. وتم أسر ستمائة منهم، فلم يبق منهم سوى ثلاثمائة مقاتل لاذوا بالفرار إلى سفنهم التي نجت من قتابل المدافع الجزائرية<sup>15</sup>.

أما أندريا دوريا، فقد ذهل من الصدمة، وتأكد أن لا قدرة له على منازلة أسطول خير الدين باشا بربروسا والوقوف أمامه، فقرر مغادرة المدينة، فلاحقه خير الدين باشا بربروسا، واستولى في طريقه على سفينتين أسبانيتين محملتين بالمون والأعتدة. وهكذا فشل أندريا دوريا في عام 1531م في تحقيق هدفه، لكنه عزم على الرد والانتقام من خير الدين باشا بربروسا الذي اعتبره عدوه اللدود. لأنه نال من هيبة وهزمه في المعركة وهو الذي ذاع صيته في أوروبا كلها، كما نال من هيبة الإمبراطورية الإسبانية التي كانت تعد أقوى دولة في أوروبا آنذاك<sup>16</sup>.

عاد خير الدين باشا بربروسا لمواصلة نشاطه البحري في البحر المتوسط، راعياً في السيطرة على الحوض الشرقي منه. لذلك شرع في إعداد القوة اللازمة لهذا العمل، لاسيما حينما لاحظ ضعف روح الانضباط لدى الجيش الانكشاري، فقرر إنشاء قوة جديدة إلى جانبهم، فكون له جيشاً من (500) مقاتل من الأسبان الذين اعتنقوا الإسلام، وخرقة عن هذه الخطوة بسبب توالي غارات دوريا على شرق مالطا والمغرب العربي<sup>1</sup>. وكرر فعل على هذه الغارات التي كان يشنها دورياً اضطر السلطان سليمان القانوني أن يوجه اهتمامه الرئيس نحو البحر المتوسط، بعد أن يجد له قيادة بحرية توازي قوة اندريا دوريا. فلم يجد أفضل من خير الدين باشا بربروسا ومجاهدي الجزائر للقيام بهذه المهمة. لاسيما بعد أن وصلتته أخبار الانتصارات التي حققها خير الدين باشا بربروسا على الأسبان في المغرب العربي. فأرسل السلطان سليمان القانوني رسولاً إلى ولاية الجزائر في ربيع عام 1533م يحمل أمراً باستدعاء خير الدين باشا بربروسا وقادته إلى استانبول<sup>2</sup>.

وصل خير الدين باشا بربروسا إلى استانبول في نهاية عام 1533م، واستقبل أفضل استقبال من السلطان القانوني الذي أكرمه مع رفاقه وألبسهم الخلع، ثم تداول معه في موضوع البحرية العثمانية. ولما كان السلطان يتهيأ حينئذ لحملة عسكرية ضد الدولة الصفوية وكان قد أرسل أولاً جيشاً بقيادة الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي وصل إلى حلب حينئذ ليقضي فصل الشتاء فيها، فقد اتجه خير الدين

باشا بربروسا إلى حلب بناء على دعوة الصدر الأعظم إبراهيم باشا. وهناك حظي خير الدين باشا بربروسا ورفاقه بتكريم من الصدر الأعظم الذي بحث معه أيضاً موضوعات تخص القوة البحرية العثمانية<sup>40</sup> وعاد خير الدين باشا بربروسا بعدها إلى استانبول حيث عين قائداً للأسطول العثماني "قبودان باشا" وهو لقب كان خير الدين باشا بربروسا أول من حصل عليه، فضلاً عن احتفاظه بكلمة الجزائر. ثم شرع بعد ذلك في إعادة تنظيم الأسطول العثماني، وبناء سفن جديدة بإشراف بحارته والفنيين الذين جلبهم معه<sup>41</sup>.

وعلى أثر ذلك وجد السلطان سليمان القانوني ضرورة ضم تونس إلى السيادة العثمانية، وقد دفعه إلى ذلك عوامل عديدة منها أهميتها الإستراتيجية ولتوسطها بين الجزائر وطرابلس الغرب، وقربها من إيطاليا ومن جزيرة مالطة مقر فرسان القديس يوحنا حلفاء الإمبراطور شارل الخامس، فضلاً عن الإمكانيات الهائلة التي توفرها موانئها في التحكم في المواصلات البحرية في البحر المتوسط. كما أن اضطراب الأوضاع الداخلية للدولة الحفصية، ودخول السلطان الحفصي تحت الحماية الإسبانية شجعت السلطان سليمان القانوني على التفكير في إلحاق تونس بالدولة العثمانية<sup>42</sup>.

أعد خير الدين باشا بربروسا القوة اللازمة لهذا الأمر وبمساعدة السلطان سليمان القانوني، واتجه بأسطوله نحو تونس، حيث وصل عنابة، وتزود منها بالمدد الذي بعثه حسن آغا والي

الجزائر، ثم ظهر أمام ميناء تونس في شهر آب / 1534م حيث تمكن من السيطرة على المدينة، وأعلن إنهاء الحكم الحفصي وتبعيةها للدولة العثمانية، وبذلك استطاع خير الدين باشا بربروسا أن يقوض سيطرة الإمبراطور شارل الخامس على المياه الضيقة في قلب البحر المتوسط، والتي من خلالها ستمكن الدولة العثمانية من فتح باقي أجزاء المغرب العربي<sup>42</sup>.

تابع خير الدين باشا بربروسا حربه مع البندقية، التي تمكنت من الاستيلاء على قلعة Nuovo على ساحل دماشيا، لكن خير الدين باشا بربروسا تمكن من استردادها بمساعدة بكريك الروميلي خسرو باشا من ناحية البر. فتأثرت تجارة البندقية جراء هذه الحروب، ففي عام 1539م حدثت مجاعة قاسية في البندقية بسبب قلة الحبوب، فوجدت صعوبة كبيرة في توفير الطعام لمواطنيها بعد أن كانت تحصل عليه من الأراضي العثمانية، لذلك سعت البندقية على أثر ذلك إلى الدخول في صلح مع الدولة العثمانية، وبعد مباحثات على تخلي البندقية عن قلاعها في المورة وساحل دماشيا والجزر التي سيطر عليها خير الدين باشا بربروسا في حملته السابقة ودفع ضمانات تبلغ (300000) قطعة ذهبية للعثمانيين<sup>43</sup>.

وبينما كان خير الدين باشا بربروسا منشغلاً في الجبهة الأوروبية، كان حسن آغا والي الجزائر هو الآخر يعمل على توطيد الأمن في البلاد، ووضع أسس الإدارة المستقرة ليتمكن من جمع

اطراف البلاد حول السلطة المركزية الجزائرية، وبالتالي يركز جهوده في مقاومة الأسبان في الحوض الغربي للبحر المتوسط<sup>44</sup>.

#### المحور الثاني : البحرية الجزائرية في عهد حسن باشا

كانت أول أعمال حسن آغا إخضاع مدينة مستغانم لدولة الجزائر، ثم تقدم باتجاه الجنوب الشرقي فاستولى على عاصمة الزاب (بكرة) وملحقاتها، وشيد هناك حصناً وأقام به حامية. وفي أيلول 1539م توجه حسن آغا بإسطول مؤلف من (13) سفينة على متنها (1300) مقاتل نحو بلد جبل طارق. واحتل البلدة على حين غفلة من أهلها ومن الحامية الإسبانية الموجودة فيها، وغنم منها الكثير من الغنائم، ثم أخذ بالتوغل في الساحل الإسباني الجنوبي، مستحوذاً على ما يقع تحت يده من أموال ومتاع وأسرى يسوقهم للبيع في المدن المغربية الشمالية<sup>45</sup>.

اكتسبت الجزائر مكانة مهمة في عهد حسن آغا، جعلت البابا بول الثالث يستعجد بالإمبراطور شارل الخامس لإيقاف هذا الخطر، وينبهه بأن ذلك لن ينتهي إلا بالسيطرة على الجزائر، لاسيما وأن هذا الإمبراطور سيأمن جانب فرانسوا الأول ملك فرنسا بحكم هدنة نيس التي لم تنته بعد. إلى جانب ذلك كان الإمبراطور شارل الخامس يسعى للسيطرة على الجزائر التي أصبحت تشكل خطراً كبيراً على السواحل الإسبانية بعدما أصبحت قاعدة قوية وحصينة للسلطان سليمان القانوني يستطيع من خلالها تهديد

السواحل الإسبانية. وقد وجد الإمبراطور شارل الخامس ضرورة الإسراع بغزو الجزائر لاسيما بعد أن وصلت أخبار من أوروبا عن نجاح السلطان سليمان القانوني باحتلال المجر، وإقليم بودا Buda وبست Pest في آب من عام 1541م وضمها تحت السيادة العثمانية. بعد أن قامت بتحويل أكبر كنائسها إلى مسجد، فكان ذلك بمثابة إهانة وتهديد كبير للدول الأوروبية<sup>46</sup>.

لذلك أعد الإمبراطور شارل الخامس حملة من أكبر الحملات في القرن السادس عشر الميلادي. وتحديداً في عام 1541م ضمت جيشاً مؤلفاً من قوات ألمانية وإيطالية ومن جنوة، كما أرسل الباب بول الثالث قوة عسكرية يقودها حفيده كولونا، فضلاً عن مشاركة قوات فرسان القديس يوحنا. بحيث أصبح مجموع قوات المتحالفين وعدتهم بحدود (116) سفينة حربية ونحو (36000) بحار ومقاتل. تحت قيادة اندريا دوريا وعدد من كبار القادة البحريين. بينما كانت القيادة العامة للحملة تحت قيادة الإمبراطور شارل الخامس الذي أراد أن يكون له شرف الاستيلاء على الجزائر. ليحقق بذلك أهدافه السياسية والإستراتيجية في المغرب العربي<sup>47</sup>.

وصل أسطول المتحالفين الأوروبيين أمام مدينة الجزائر في 20 تشرين الأول 1541م واتخذ من منطقة وادي الحراش اليسرى الواقعة شرقي الجزائر مقراً له. وفي هذه الأثناء جمع حسن آغا أعيان وكبار رجال الدولة في البلاد، وحثهم على الجهاد والدفاع عن البلاد قائلاً لهم : "... لقد وصل العدو إليكم ليسبي أبناءكم وبناتكم،

فاستشهدوا في سبيل الدين الحنيف، هذه الأراضي فتحت بقوة  
السيف، ويجب الحفاظ عليها وبعمون الله النصر حليفنا، نحن أهل  
الحق... فاستجاب له الكثير من سكان البلاد، ثم أخذ حسن آغا  
في إعداد جيشه لخوض المعركة<sup>48</sup>.

وفي هذه المعركة برزت شخصية الحاج بشير الذي كان له  
الدور الجهادي في قيادة القوات الجزائرية وإحراز النصر في هذه  
المعركة. ومن جهة أخرى هبت عاصفة شديدة وأمطار غزيرة كانت  
السبب في تحطيم أغلب سفن الأسبان، وجرفت خيمهم ومزنتهم في  
البحر، فضلاً عن قتلها العديد من الجند وإغراقهم من على سفنهم،  
بل ساعدت هذه العاصفة عدداً من أسرى المسلمين كانوا يعملون  
مجدفين على السفن الإسبانية من الهرب، ومقاتلة الأعداء وهكذا  
ساعدت العاصفة على إفشال الهجوم الإسباني على الجزائر<sup>49</sup>.

وفي أثناء ذلك وصل أسطول خير الدين باشا لتجدة الجزائر  
ومساعدة أهلها وخليفته حسن آغا، إلا أنه كان قد وصل متأخراً،  
علماً أن خير الدين باشا ببروسا كان قد أعد منذ معرفته باستعداد  
إسبانيا لغزو الجزائر أسطولاً مؤلفاً من (100) سفينة ليوجه نصفها نحو  
شواطئ إفريقية، ويوجه النصف الآخر ضد الأسطول الإسباني، إلا أن  
رجال الديوان السلطاني لم يوافقوا في بداية الأمر على تخطيطه هذا  
لأنهم رأوا عدم إمكانية إرسال مثل هكذا عدد من سفن الأسطول إلى  
ولاية الجزائر والدولة العثمانية في حال حرب، لكنهم في الوقت ذاته  
وعدوا خير الدين باشا إرسال المدد بسرعة عند وصول الأعداء بالقرب

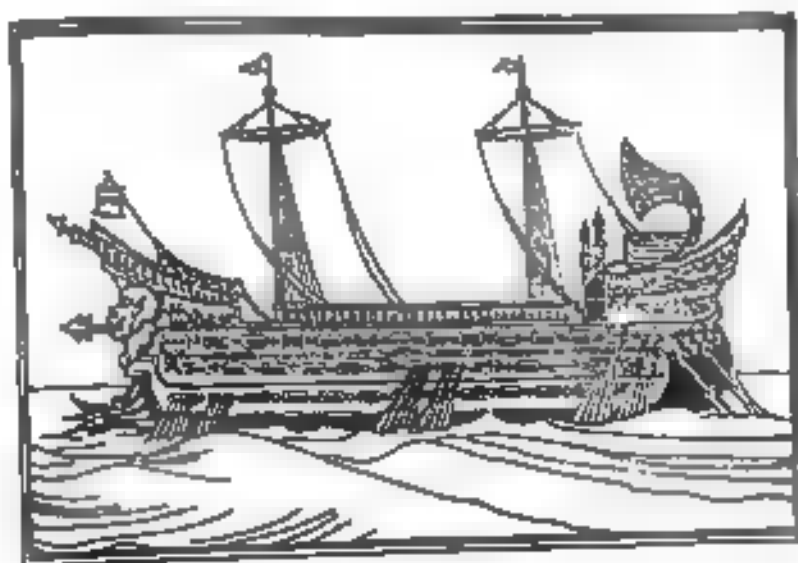
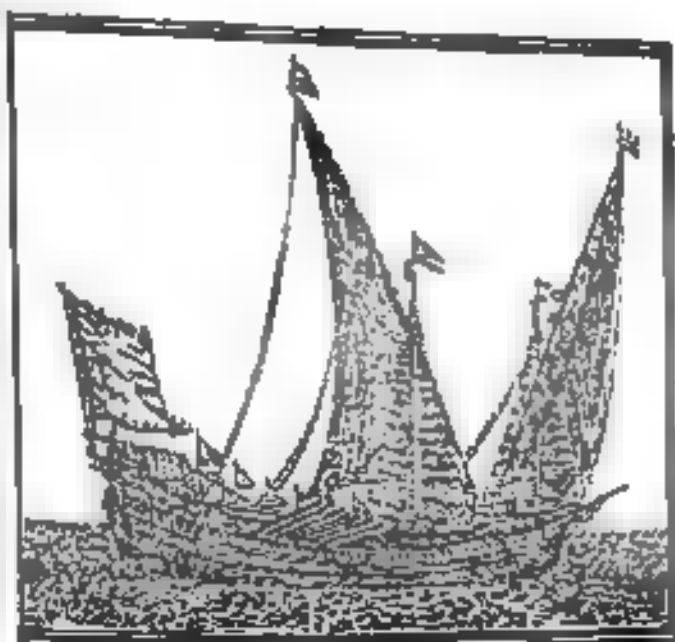
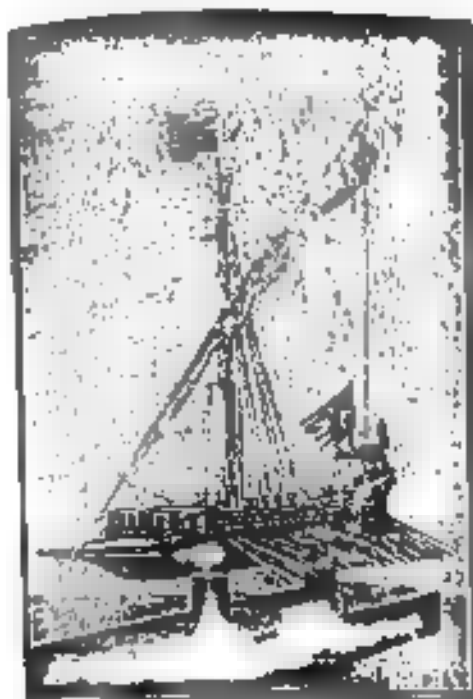


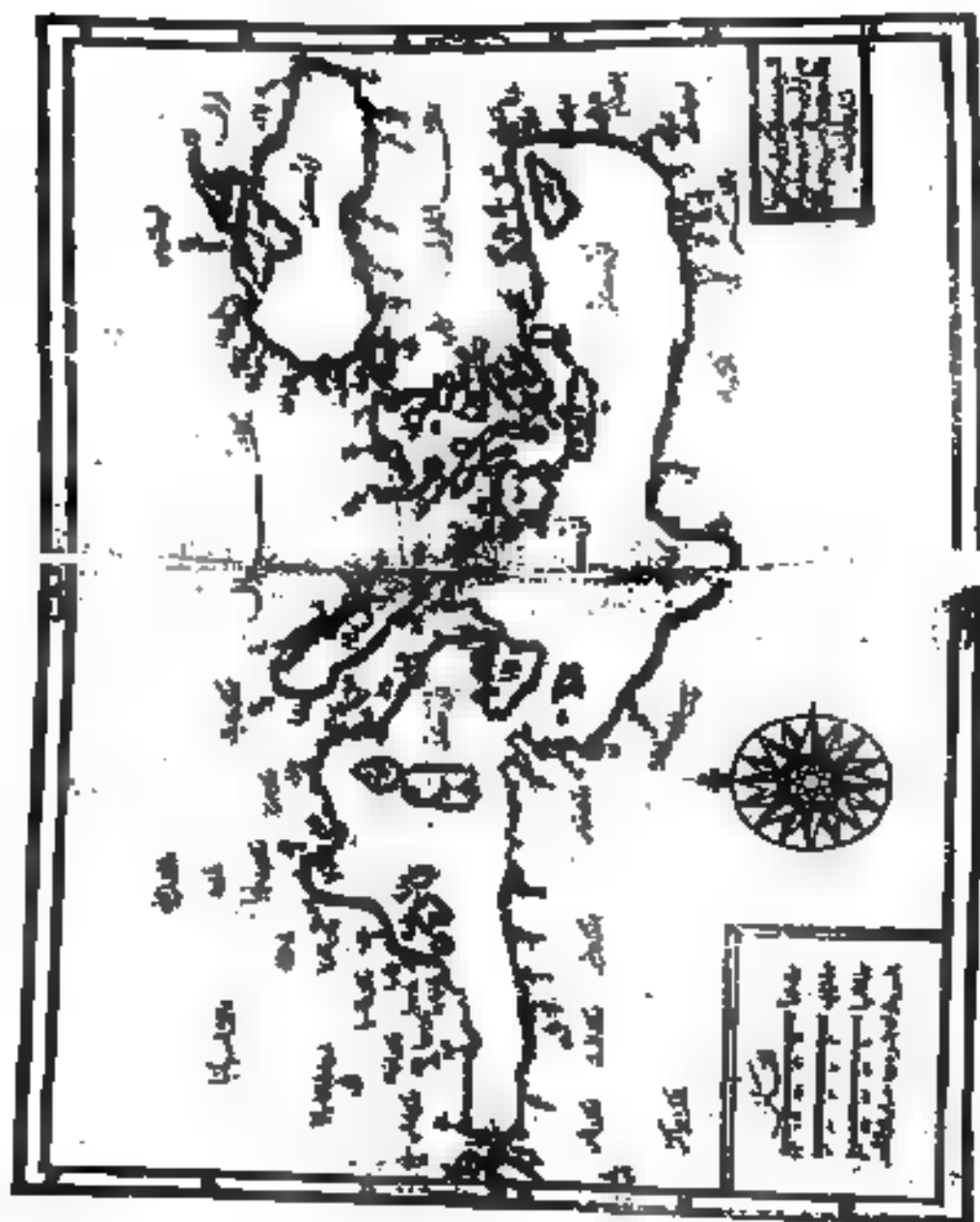
من ولاية الجزائر، وما أن سمعوا بوصول الحملة بالقرب من ولاية الجزائر حتى تحرك أسطول خير الدين باشا بربروسا نحو ولاية الجزائر، مع تعزيزات كان قد بعثها السلطان سليمان القانوني إلى أهالي الجزائر تقوية لموقفهم. لكن خير الدين باشا بربروسا كان قد وصل بعد انتهاء المعركة وانسحاب أسطول الإمبراطور<sup>51</sup>.

كانت هذه الحملة هي آخر مشاريع الإمبراطور شارل الخامس ضد السواحل الجزائرية، وعلى أثرها أصبحت الجزائر في نظر أوروبا تلك المدينة التي لا تقهر ولا يمكن غزوها، وأعطت للجزائريين شعوراً قوياً بالمنعة والبأس. وقد وصف الشيخ حسن بن رجب شاويش في تاريخه المختصر عن باشوات وعلماء الجزائر، وهو عبارة عن مخطوطة جزائرية، وضع الجزائر بعد الحملة بقوله : "وفرّج الله تعالى عنهم، وفرّج أهل الجزائر بهذا النصر العظيم... وبقيت الجزائر كالعروس تختال في حليها وحللها من رخاء الأسعار وأمن الأقطار، ولم يبق لهم عدو يخافون منه وشاعت هذه القضية في مشارق الأرض ومفاربها وبقي رعب المسلمين في قلوب أعداء الدين مدة من الزمن بأمر الملك المنان..."<sup>52</sup>.

أما بالنسبة إلى حسن آغا فقد تلقى أثر انتصاره هذا، تكريماً من السلطان سليمان القانوني الذي منحه لقب "باشا" لحسن تديره ورياسة جاشه وهي المرة الأولى التي يمنح فيها السلطان مثل هذا اللقب لأحد العاملين في ولاية الجزائر<sup>53</sup>.

نماذج من سفن البحرية الجزائرية في القرن السادس عشر.





خارطة توضح الموانئ الجزائرية في القرن السادس عشر كما رسمها كاتب جليبي

## الهوامش :

(1)- كلمة (جلبي) تزكية الأصل وهي مشتقة جلب أي الرب وكانت تسمى بالأساس من كانت له علاقة بالله وقريب منه ولكنها صارت فيما بعد تطلق على من هو متعلم في قومه أو صاحب منزلة اجتماعية. كما تلقب أولاد السلاطين بهذا اللقب وفي العهد العثماني الأخير حمل هذا اللقب التجار أيضا. انظر علي شاكر علي "مؤلفات حاجي خليفة مصدرا لدراسة لدراسة تاريخ المراق الحديث" بحث منشور ضمن كتاب (تحية تقدير للأستاذ من مخايل صكيل) جمع وتقديم عبد الجليل التميمي (زغوان 1999)، ص. 77.

(2)- جي. ابي. مورتمان. مادة (حاجي خليفة) في دائرة المعارف الإسلامية. المجلد السابع، ص. 235.

(3)- بروسة لي محمد طاهر. عثمانلي مؤلفري (استانبول 1324)، ج 3. ص. 239.

(4)- مورتمان. المصدر السابق. ص. 237. خالدة زياد. اكتشاف التقدم الأول دراسة في المؤثرات الأوربية على العثمانيين في القرن الثامن عشر. ط 1، (بيروت 1981)، ص. 27.

(5)- علي المصدر السابق. ص. 80.

(6)- رابعة محمد خضير عيسى الجبوري، موقف القوى الإسلامية من التوسع الأوروبي في المغرب العربي 1492 - 1578، دراسة تاريخية (اطروحة دكتوراه، غير منشورة، كلية الآداب جامعة الموصل، 2006)، ص. 88.

(7)- كاتب جلبي، تحفة الكبار في أسفار البحار، (القسطنطينية، 1142)، ص. 12. وسنشير إلى هذا المصدر لاحقا باسم تحفة الكبار. والحقيقة بقدر اختلفت الروايات في تحديد أصل الأسرة منها من تذكر أن أبوه كان مسيحيا ثم أسلم ومنها تذكر أنه كان إماما في جيش السلطان محمد الثاني وغيرها من الروايات ولكن في رأينا أن رواية كاتب جلبي هي الأدق من بين جميع هذه الروايات لأنه كان الأقرب للفترة الزمنية التي ظهرت فيها الأحداث.

- عن هذه الروايات أنظر : زاهر رياض، شمال أفريقيا في العصر الحديث (القاهرة، 1967)، ص. 61 : جلال يحيى، المغرب العربي الكبير، ج. 3، (القاهرة، 1966)، ص. 20 : أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492 - 1792 (الجزائر د.ت)، ص. 156.
- (8)- فاضل بيات، الدولة العثمانية في المجال العربي، دراسة تاريخية في الأوضاع الإدارية في ضوء الوثائق والمصادر العثمانية حصرا (مطلع المهد العثماني - أواسط القرن التاسع عشر) (بيروت، 2007)، ص. 531.
- (9)- تحفة الكبار، ص. 13.
- (10)- نفس المصدر.
- (11)- نفسه، ص. 13.
- (12)- نفسه، ص. 14.
- (13)- نفسه : بيات، المصدر السابق، ص. 532.
- (14)- تحفة الكبار، ص. 14.
- (15)- أحمد جودت باشا، تاريخ جودت، ج. 1، (استانبول، 1309)، ص. 134.
- (16)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.
- (17)- تحفة الكبار، ص. 16.
- (18)- نفسه : الجبوري، المصدر السابق، ص. 116.
- (19)- تحفة الكبار، ص. 16.
- (20)- نفسه : عبد الجليل التميمي، "أول رسالة من أهالي مدينة الجزائر إلى السلطان سليم الأول سنة 1519"، المجلة التاريخية المغربية، العدد 6، يوليو - تموز 1976، ص. 118.
- (21)- تحفة الكبار، ص. 17 : التميمي، المصدر السابق، ص. 118.
- (22)- تحفة الكبار، ص. 17 - 18.
- (23)- نفسه، ص. 18.

- (24)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 120.
- (25)- تحفة الكبار، ص. 18.
- (26)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 121 ؛ بسا العسلي، خبر الدين برياروسا والجهاد البحري (1470- 1547)، ص. 109.
- (27)- تحفة الكبار، ص. 19.
- (28)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 127 ؛ علي عبد القادر حليمي، مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل عام 1830 (الجزائر، 1972)، ص. 170.
- (29)- تحفة الكبار، ص. 19.
- (30)- نفس المصدر، ص. 20.
- (31)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 129.
- (32)- تحفة الكبار، ص. 20.
- (33)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 130.
- (34)- المدني، المصدر السابق، ص. 222.
- (35)- العسلي، المصدر السابق، ص. 125.
- (36)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 131.
- (37)- تحفة الكبار، ص. 20.
- (38)- نفسه.
- (39)- نفس المصدر، ص. 21.
- (40)- نفسه.
- (41)- نفسه.
- (42)- نفسه ؛ الجبوري، المصدر السابق، ص. 151.
- (43)- تحفة الكبار، ص. 21.
- (44)- نفسه.
- (45)- نفسه.

- (46)- نحمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث من الفتح العثماني إلى الاحتلال الجزائري (بيروت، 1969)، ص. 36.
- (47)- تحفة الكبار، ص. 21.
- (48)- نفس المصدر : علي محمد محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط (القاهرة، 2004)، ص. 271.
- (49)- تحفة الكبار، ص. 22.
- (50)- نفس المصدر، ح. الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.
- (51)- الجبوري، المصدر السابق، ص. 154.
- (52)- تحفة الكبار، ص. 22.

## الموانئ الجزائرية من خلال مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط (APIM)

د. علاوة عمارة

كلية الآداب والعلوم الإنسانية

جامعة الأمير عبد القادر-

قسنطينة

تعود فكرة إنجاز أطلس لموانئ وطرق العالم الإسلامي الوسيط إلى عام 2002 عندما تم تسجيل مشروع ضمن أحد الأربعة مشاريع لوحدّة البحث UMR8084 التابعة للمركز الوطني للبحث العلمي<sup>1</sup> (CNRS). وقد تحولت وحدة البحث إلى مخبر الإسلام الوسيط (Islam Médiéval) التابع بدوره إلى مركز الأبحاث : (UMR 8167 : Méditerranée-Orient). وتشرف البروفيسور فرنسواز ميشو (Françoise Micheau) على هذا المشروع الهام منذ نشأته، بعدما اقترحه مجموعة من الباحثين الفرنسيين المختصين في تاريخ البحرية الإسلامية والعلاقات التجارية. وإذا كان هذا المشروع وليد هيئة بحث فرنسية، فهو دولي في إنجازهِ، لمشاركة عدد معتبر من الباحثين الأجانب فيه. ويهدف بالأساس إلى خلق قاعدة من المعطيات حول الموانئ المرتبطة بشبكة النقل والمبادلات التجارية للعالم الإسلامي الوسيط، من خلال تجميع معطيات خاصة بكل ميناء من الصين إلى الأندلس على امتداد

---

1- الصلة، تحقيق إبراهيم الأبياري، بيروت، 1989.



الفترة الزمنية الواقعة بين القرن السابع إلى القرن السادس عشر ميلادي. وهو التاريخ الذي يمثل تغييرا عميقا في هذه الشبكة البحرية بفعل التوسع الاستعماري الأوروبي.

إن مشروع APIM أنشئ بالأساس اعتمادا على قاعدتين معلوماتيتين. الأولى أنجزت على برنامج Filemaker المزدوج اللغة (انجليزية-فرنسية)، حيث يقدم بطاقات معلوماتية عن كل ميناء وتتضمن البطاقة الأولى عددا من المعطيات منها :

- الاسم الحالي والأسماء الماضية للموقع.
- اسم المنطقة والدولة.
- الموقع الجغرافي والفلكي.
- فترات نشاط الميناء بالقرون الميلادية.
- خريطة للموقع.
- المصادر المكتوبة والدراسات الحديثة حول الموقع.
- البطاقة الثانية : الوصف العام للموقع.
- تاريخ المدينة والميناء.
- الوصف الطبوغرافي.
- تغيرات الموقع عبر التاريخ.
- مساحة الميناء السابقة والحالية.
- تهيئة الميناء عبر العصور، خصوصا التحصينات والبناءات التجارية.
- نوعية الميناء : عسكري، تجاري، صيد، قرصنة، مرسى....

- مخطط الميناء.
- تاريخ الموقع : فترة ما قبل الإسلام ، الفترات الإسلامية.
- نشاطات الميناء : تجارية ، عسكرية ، دينية...
- البطاقة الثالثة : الأبحاث الأثرية حول الموقع.
- تاريخ ونتائج الحفريات الأثرية حول الموقع.
- طبقات التربة الدالة على نشاط الميناء.
- البطاقة الرابعة : المعالم التاريخية.
- رصد المعالم الماضية والحالية للموقع.
- وصف خاص لكل معلم.
- صور خاصة بكل معلم (قديمة وحديثة).
- المخلفات الأثرية التي لها علاقة بنشاط الميناء.
- البطاقة الخامسة : الفخار.
- أنواع الفخار في الموقع.
- الفخار المحلي والفخار المستورد.
- وصف وصور لأهم قطع الفخار.
- البطاقة السادسة : المخلفات الأثرية الأخرى التي لها علاقة بالتجارة.
- النقود.
- الأدوات الحجرية.
- الأدوات الزجاجية.
- الأدوات المعدنية.

- صور لكل الأدوات.

- البطاقة السابعة : معلومات بيبليوغرافية حول وصف مرافق المدينة والميناء والأدوات التي لها علاقة مباشرة بالتجارة.

- البطاقة الثامنة : الوثائق الإيكونوغرافية

رصد كل الوثائق الإيكونوغرافية التي لها علاقة بالموقع :  
صور، خرائط، رسومات، نقوش...

أما القاعدة المعلوماتية الثانية، فقد اعتمدت على النظام المعلوماتي الجغرافي<sup>1</sup> (SIG) والذي يهدف بالأساس إلى توظيف الخرائط والصور الفضائية والصور الإيكونوغرافية في تحديد التوسع الملاحي الإسلامي من الصين إلى البرتغال مروراً بالبحر الأحمر.

ليس هناك أي فصل بين القاعدتين في البحث المعلوماتي، نظراً لتجميع المعلومات على أسس مشتركة تكمل بعضها البعض.

تقدم المشروع منذ 2004

انطلق المشروع في 2003 وظهرت النتائج الأولية في 2004 والتي تم من خلالها إحصاء 398 ميناء في العالم الإسلامي، تم التركيز فيها خصوصاً على ثلاث جهات :

- الحوض الغربي للبحر المتوسط : 86 ميناء

- البحر الأحمر : 50 ميناء

- الواجهة الجنوبية لشبه الجزيرة العربية : 48 ميناء

---

1- صلة الصلة، تحقيق عبد السلام الهراس وسعيد أعراب، الرباط، 1993.

لقد تمت عملية تجميع معلومات وشواهد أثرية متوفرة في عين المكان في محاولة لإنشاء قاعدة بيانات خاصة بكل ميناء، فكانت الموانئ الجزائرية حاضرة في هذا المشروع وقد أوكل العمل إلى علاوة عمارة إضافة إلى الباحث الفرنسي دمنيك فالريان (Dominique Valérian)، أستاذ محاضر بجامعة باريس الأولى، لتغطية ساحل يمتد على مسافة 1200 كلم والمتميز بكثرة وتنوع هياكله الملاحية.

### الموانئ الجزائرية بين المعطيات النصية والشواهد الأثرية

بعد القطيعة الإستعمارية التي أحدثها الفتح الإسلامي مع المرحلة التاريخية القديمة في بلاد المغرب، لم تظهر الكتابات الأدبية الواصفة للمدن الساحلية والمراسي إلا في النصف الثاني من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وكان ذلك في الجغرافية الوصفية التي وردت في "صورة الأرض" لابن حوقل النصيبى أو في القرن الخامس الهجري/ 11م في "ممالك وممالك" أبي عبيد البكري نعمتي لنا معلومات مهمة حول نشاط الواجهة البحرية لبلاد المغرب الأوسط كيف كانت مرتبطة بفضاء مغربي-أندلسي، فقد أشار الأول إلى المراسي والموانئ التالية: مرسى الخرز-بوتة -جيجل- بجاية - بني جناد- مرسى الدجاج - جزائر مزغنة - تامدغوس- شرشال- برشك - تنس- مرسى عطا - قصر الفلوس- وهران - وسلان - أرجكوك<sup>1</sup>.

---

1- الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة، نشرت أغلب أقسام الكتاب من طرف إحسان عباس، بيروت، 1965-1973 ومحمد بنشرية، الرباط، 1984.

في حين نجد ان عدد الموانئ والمراسي يتضاعف في جغرافية البكري مما يفسر انتقال مركز الحياة المغربية من المناطق الداخلية إلى الواجهة الساحلية بعد المجاعات الناتجة عن الجفاف وتشكل "المغتصابات" الهلالية في المناطق المفتوحة خصوصا في بلاد الزاب وقسطيلية ووارجلان وصولا إلى متيجة وجنوب جبال وانشرس. ويظهر في وصف البكري بروز مجموعة من المدن الساحلية انطلاقا من مرسى الخرز وبونة ووصولا إلى جيجل، وبجاية، ومرسى الدجاج، وتندلس، والجزائر، وتيس، ووهران وهنين<sup>1</sup>.

إن أي عمل لا بد من أن ينطلق من هذه المعطيات النصية، وإن كان من الصعب معرفة وتحديد عدد كبير من المراسي لزوال أو تغير عدد من الطبونيمات كما هو حال مرسى الدجاج ومرسى الروم ومرسى الشجرة مثلا. بالرغم من استعمال عدد من الخرائط القديمة وحتى التي تعود إلى بداية الفترة الاستعمارية الحديثة، فإنه من الصعب معرفة هذه المراسي، الخالية في معظمها، في زمن البكري، من السكان.

إن للجغرافية الوصفية دور بارز في تكملة معلوماتنا في الفترة الأخيرة من العصر الوسيط وبداية الفترة الحديثة من خلال كتاب الحسن الوزان الفاسي الموسوم بـ"وصف إفريقيا"<sup>2</sup>. هذا الأخير يصور

---

1- تحقيق أبو سهل صيام، القاهرة، 2001.

2- نشر يحي بوعزيز، الجزائر، 2002.

3- تحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، الجزائر، 1981.

لنا الشبكة البحرية المغربية وأنشطة التجار المسيحيين في هذه الموانئ في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي.

### الموانئ في مكتب الرحلة

لقد كانت لرحلة القاضي أبي بكر بن العربي الأثر في بلورة فن الرحلة المغاربي الذي ارتبط بالسفر إلى المشرق لقضاء فريضة الحج أو لطلب العلم أو حتى لممارسة التجارة. ولهذا فإن عددا من الرحلات تهم بصورة مباشرة مشروع الموانئ نظرا لوصفها للمدن الساحلية وتسجيل الملاحظات الشخصية لصاحب الرحلة مما يمكننا من تتبع شبكات إنتاج وانتقال المعارف بين مختلف المناطق الساحلية. وفي هذا الإطار، فإن المدن الساحلية الأندلسية تمكنت من نسج عدد من الشبكات مع الموانئ الجزائرية، خصوصا بعد استقرار القطب الصوفي أبي مدين شعيب ببجاية. إن دور مكتب الرحلة في رسم معالم الخريطة العلمية لا يتوقف عند هذا الحد، بل يفيدنا كذلك في رسم معالم الخريطة الروحية من خلال وصف أنشطة المساجد الجامعة وخصوصا أضرحة أولياء المدينة الساحلية، مما يعطي معيارا آخر لحركة التنقل المرتبط بعقيدة الولاية. وتعد كل من رحلات العبدري (ق 7 هـ/13م)<sup>1</sup>، وابن الحاج النميري (ق 8

1- أنظر حول هذا الموضوع :

Dominique Valérian, « Les affaires de Giovanni da Pontremoli au Maghreb après la chute de Constantinople », La conquête de Constantinople : l'événement, sa portée et ses échos (1453-2003), Actes du colloque de Tunis, 11-13 décembre 2003, dir. M. T. Mansouri, Cahiers du C'ERES, Série histoire, 2008, ■. 171-188.

هـ/14م)<sup>1</sup> وعبد الباسط الملطي (ت 1415/920)<sup>2</sup> من أهم الشواهد النصية في هذا الجانب.

### الميناء وتشكل جماعات العلماء

يلعب الميناء دورا محوريا في تنقل العلماء والتجار خصوصا مع نهاية القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، بعد تزايد الضغط الهلالي والبربري على الطرق الداخلية. وقد دوت ذاكرة العلماء في عدد من كتب التراجم، التي من خلالها يمكننا اليوم رصد تنقلات العلماء بين مختلف المناطق والمدن. وتتمتع المدن الساحلية في بلاد المغرب الأوسط باستقبالها لعدد معتبر منهم إما ككاهنين في طلب العلم والحج أو مقيمين بصفة مؤقتة أو نهائية. وتحتل العناصر الأندلسية المقدمة في هذا الجانب، خصوصا بعد نجاح الجماعات المسيحية في السيطرة على أهم المدن الإسلامية في الأندلس. إن تتبع الأصول الجغرافية للعلماء يمكن في نهاية المطاف من معرفة المسالك البحرية للميناء مع عدد من المدن الأندلسية، كما يمكن أيضا من معرفة ميكانيزمات انتقال العلوم والمعارف، خصوصا ذلك الإرث الأندلسي المتنوع، وتطبيقا لعدد من المقاربات المنهجية، يمكن تتبع ظاهرة تشكل الجماعات واندماجها في المجتمعات الحضرية المحلية<sup>3</sup>. وفي هذا الإطار يحتل كتاب "عنوان الدراية

1- Les poteries et faïences de Bougie, Constantine, D. Braham éditeur, 1916.

2 السبوطي. حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1418- 1997، 287/2.

3- Amel BERKANIBAZIZ. Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

فيمتدح من العلماء في المائة السابعة ببجاية" لأبي العباس الفبريني (ت 704هـ/1304م)<sup>1</sup> أهمية معتبرة باعتباره يشكل منوغرافية علمية محلية، ويمكن الاستفادة من عدد لا بأس به من كتب التراجم الأندلسية والمراكشية خصوصا ابن بشكوال (ت 1183/578)<sup>2</sup>، وابن الزبير (ت 1309/708)<sup>3</sup> وابن عبد الملك المراكشي (ت 1303/703)<sup>4</sup>.

### الميناء في ذاكرة الخطاب المنقبي

بعد التحول التدريجي لعدد من النخب العلمية في المدن الساحلية إلى التصوف السني البعيد عن التأثيرات الفلسفية الهلينية، ارتبطت الموانئ والمدن الساحلية بالولي الصالح مما يعني في النهاية حصر ذاكرة المدينة في شخصية الصوفي صاحب الخوارق والكرامات، وهو ما نلمسه خصوصا في عدد من المدن : بونة (سيدي مروان الشريف)، بجاية (سيدي يحيى ثم سيدي التواتي)، الجزائر (سيدي عبد الرحمان الثعالبي)، وهران (سيدي الهواري وسيدي ابراهيم التازي). إن انتشار الولاية الصوفية له دور في رسم شبكة تنقل برية وبحرية جديدة

1- CNRS. Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Ballier, P. N.Hauratau et autres. France, 1976.

2- Gouvernal.E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint – Nazaire, Université de Nantes, 1998.

3- منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109 العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب 2003.

4- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, décembre 2005, Global Insight FRANCE, Maftat et Nishol Engineers inc, Amship USA, Algérie.



وفي عملية نشر الثقافة الروحية خصوصا في المراسي التي تتوفر على "رباطات" مما يجعلها تمارس سلطة اجتماعية قوية مبنية أساسا على ربط عدد من الجماعات بالمعلم الديني.

إن شواهد هذا التحول نجدها مدونة خصوصا في كتب المناقب والفضائل والتي من أهمها آنس الفقير وعز الحقيّر لابن القنفذ القسنطيني (ت 1496/809م)<sup>1</sup>، و"روضة النسرین في التعريف بالأشياخ الأربعة المتأخرين" لابن صعد التلمساني (ت 1496/901م)<sup>2</sup>. والمسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن لابن مرزوق الخطيب (ت 1379/781م)<sup>3</sup>.

### الوثائق اللاتينية : شهادة على اندماج الموانئ الجزائرية في الفضاء التجاري المتوسطي

تمتاز الوثائق والنصوص المسيحية التي تهتم الموانئ الجزائرية على امتداد العصر الوسيط المتأخر بالتعدد والتنوع. فبداية من عام 1136م هناك مجموعة من الوثائق محفوظة في دور أرشيف إيطاليا وإسبانيا وفرنسا وتتألف خصوصا من عقود التوثيق ووثائق الدواوين والاتفاقيات التجارية والدبلوماسية التي لها أهمية مباشرة في دراسة الموانئ الجزائرية، من أهمها مجموعة رجل الأعمال الجنوي جيوفاني

1- Dubruct. D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.

2- الفرقة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007

3- Gouvernal E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

دا بنطريمولي (Giovanni da Pontremoli) التي نشرت في بداية الثمانينات من القرن الماضي. وتبين هذه المجموعات من الوثائق تعدد الموانئ المقصودة من طرف التجار الأوروبيين والتي من أهمها بجاية ومرسى الخزر وبونة والقل والجزائر وهني إن.

وتأتي الوثائق المصنفة في إطار دليل الموانئ (portulan) في المرتبة الثانية من حيث الأهمية، بحيث أنها تورد مسالك الموانئ مع وصف خاص بالجانب الملاحي. وتتوفر دور الأرشييف الأوروبية على عدد من الوثائق الخاصة بهذا المجال، خصوصا الدليل البحري البيزي (portulan pisan) الذي يعود إلى حوالي عام 1200. وتكمل كتب الرحلات المعلومات الأوروبية الخاصة بالموانئ الجزائرية، خصوصا في نهاية الفترة الوسيطة. كما يمكن إضافة الوثائق الإيكونوغرافية وإن كانت متأخرة عن زمن الدراسة، ولكن في الوقت ذاته تعطي لنا معلومات مهمة عن تجهيزات موانئ بعض المدن الساحلية قبل التحولات الكبرى التي شهدتها في بداية الفترة الاستعمارية.

### الشواهد الأثرية

تلعب المخلفات الأثرية دورا بارزا في رسم معالم الأطلس خصوصا آثار تهيئة الموانئ والأدوات الفخارية التي تمكن من معرفة انتقال السلع بين مختلف الموانئ المتوسطية. ونزخر الموانئ الجزائرية

---

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.

بعدد من المخلفات الأثرية خصوصا البنايات الدينية وتحصينات المدن وعدد لا بأس به من الأدوات الفخارية. وتتركز أهم الشواهد الأثرية في القالة وبونة وبجاية والجزائر وشرشال وهنين. وقد حضي الفخار بدراسات مختلفة، من أشهرها تلك التي نشرها جورج مارسي (Gorges Marçais)<sup>1</sup> منذ قرابة قرن من الزمن.

### معلومات كافية حول موانئ، وناقصة حول أخرى

لقد أثبتت النتائج الأولية للقسم الخاص بالجزائر من مشروع أطلس موانئ ومسالك العالم الإسلامي الوسيط أن هناك تغطية معلوماتية غير متوازنة للموانئ والمراسي. فمن مجموع 41 مرسى وميناء، هناك فقط سبعة موانئ فقط تتوفر على تغطية معلوماتية وشواهد مادية تمكّنا من استيفاء قاعدة بيانات APIM، من حيث المراحل التاريخية للمدينة وبعض المعلومات الخاصة بنشاط الميناء. وهذه الموانئ هي مرسى الخرز، بونة، بجاية، تدلس، الجزائر، تنس، وهران وهنين.

في المقابل، هناك عدة مشاكل تواجه عدد من الموانئ والمراسي لقلة أو انعدام المعلومات حولها، أو عدم التمكن من تحديد أماكن تواجدها. ويمكن في هذا الإطار الإشارة إلى متوسة ومرسى الدجاج، وبرشك ومرسى عطا.

---

<sup>1</sup> René Lespes : «Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930, page 622.

# الأندلسيون وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط

أ. رفيق خليفي  
جامعة الأمير عبد القادر  
قسنطينة

## تقديم

بعد أن انتهت عملية الفتح في الأندلس وأخذت الأوضاع تستتب فيها أصبحت موازين الجذب والطرذ تختلف لصالحها، فأصبحت الأندلس هي المبادرة بشكل واضح لتوثيق الصلات مع المغرب الأوسط وغيره بأشكال متنوعة عبر ثلاث مراحل كبرى، هي : مرحلة التجار ثم البحارة ثم الجالية.

**أولا : التجار الأندلسيين وتنشيط حركية الواجهة البحرية للمغرب الأوسط**  
قبل الحديث عن نشاط الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط ينبغي أن نعطي صورة عن البحرية الأندلسية لتوضيح الرؤية بالنسبة للفقرات الآتية :

### أ- ظهور الأندلس كقوة بحرية

كان لطبيعة الأندلس البحرية والجغرافية دور أساس في ظهور قوة بحرية بها : كونها منطقة معزولة عن العالم الإسلامي جغرافيا : وكونها شبه جزيرة يحيط بها البحر (البحر الأبيض

متوسط والمحيط الأطلنسي) من جهاتها الثلاث، وكان ذلك سببا في تعرضها لغزرات وعزوات بحرية من الجهة الشرقية الشمالية بالخصوص عند القدم، ومن هنا كانت الحاجة ماسة إلى الاهتمام بالبحر والأسطول

وأول عامل اعتبره أساسيا في نشوء البحرية الأندلسية هو تركيبة المجتمع نفسه وما يحمله من موروث في هذا الميدان : وأعني هنا المولدين أهل البلاد الإسبانية، وعرب اليمن الذين استوطنوا الأندلس حيث كانوا أكثر من غيرهم بعد هؤلاء المولدين، وهم معروفون منذ زمن بعيد بحضارتهم وبركوبهم البحر فإليهم ينسب أول أسطول عربي : وكانت لهم تجارة رائجة : إذ عملوا على الربط بين المشرق والمغرب أي بين الهند والصين من جهة وبين الجزيرة العربية والشام ومصر من جهة أخرى، لذا قيل : أبعد الناس نجعة في الكسب بصري وحميري (أي يعني) : ومن دخل فرغانة القصوى والسوس الأقصى فلا بد أن يرى بصريا أو حميريا، وهذا يعكس حقيقة وصف المقدسي لأهل الأندلس حيث يقول عنهم : إنهم يكثرّون التجارات والتغرب.

ولعل هذا يفسر التناقض الحاصل في حيوية النشاط البحري الأندلسي : فإن الاهتمام الأول بالبحر لم يكن صناعة رسمية تقوم عليه الدولة في مرحلتي الولاية والإمارة : بل كان صناعة جماهير من الطموحين والمغامرين، فقد وصف أبو فريرة الذي تكفل بنقل عبد

الرحمن الداخل من العدو المغربي إلى العدو الأندلسي بأنه "كان له بصير في ركوب البحر لتصرفه فيه".

فقد عوض البحارة الأندلسيون السلطة الرسمية فكونوا جماعات وكيانات تشتغل بالتجارة والغزو البحري لحسابها الخاص، متمركزين في الساحل الشمالي الشرقي بين طرطوشة وبلنسية ومركز آخر في الساحل الشرقي الجنوبي وتحديدا في مرية بجانة (أرث اليمن)، ومع مرور الوقت أصبحت هذه الكيانات أشبه ما تكون بالجمهوريات البحرية، تولت إلى جانب الوظيفتين، السالفتي الذكر، حراسة السواحل الأندلسية من خطر النورمان وغيرهم، وتولت إدارتها بيوتات عريقة كاسرة بني سراج القضاعية اليمنية وبني الأسود الفسانيين وبني رماحس وغيرها.

أما الاهتمام الرسمي بالبحر فقد جاء نتيجة لتبلور الوعي بضرورته من جهة وخطره من جهة أخرى، حيث شن النورمان سنة 229هـ غارة على الأندلس من جهة البحر وتمكنوا من التوغل إلى داخل الأندلس حتى وصلوا إشبيلية وكانت آثارهم مدمرة في بعض المدن، فعهد الأمير عبد الرحمن الأوسط بعد التخلص من خطرهم إلى بناء دار صناعة في إشبيلية في السنة الموالية، وكانت صناعة السفن تسير بوتيرة متسارعة جدا : فقد ذكر ابن حيان أن الأمير أرسل حملة سنة 234هـ لتأديب أهل جزيرتي ميورقة ومنورقة 300 مركبا لخروجهم عن الطاعة وإضرارهم بالملاحة البحرية حين

تعرضوا لسفن التجار والمسافرين<sup>١</sup>، وهذا عدد معتبر جدا مقارنة بالسنوات الخمس القليلة التي مرت على إنشاء دار الصناعة الأولى.

وفي مطلع القرن الرابع الهجري الذي استهل باتفاق بين الفاطميين والثائر الأندلسي عمر بن حفصون : كان العمل بموجبه يهدف إلى إسقاط البيت الأموي الحاكم وإزالته نهائيا لصالح أحد الطرفين، فادرك الأمير - الخليفة عبد الرحمن الناصر قيمة الأسطول البحري فزاد من إنشاء دور الصناعة في كل من طرطوشة ومالقة ولقنة ودانية والجزيرة الخضراء وغيرها، مما جعل المؤرخين يصفونه بأنه المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي<sup>٢</sup>، الذي أضفى في هذه الفترة ندا لأسطول الفاطميين -مفخرة البحرية الإسلامية لقرون- وأدى هذا إلى انحصار الصراع البحري في الحوض الغربي للمتوسط بين هاتين القوتين الإسلاميتين.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الصراع الفاطمي الأموي لا ينبغي النظر إليه من زاوية العداء التقليدي والاختلاف العقدي والمذهبي : وإنما من زاوية "حرب المواقع" أي السيطرة على المسالك التجارية والتحكم في تجارة البحر المتوسط خصوصا تجارة الذهب والرقيق.

والذي يعني هنا أن قوة الأسطول الأموي أوجد قاعدة صلبة لتحركات تجار وبحارة الأندلس خصوصا بعد رحيل الفاطميين إلى مصر سنة 351 هـ، لما وفر لهم من أمن في عرض البحر فكسبوا خبرة فائقة في الملاحة البحرية مكنتهم من الوصول إلى الأقاليم :

الهند والصين، ومن نافذة القول أن نذكر أنه على الرغم من الصراع القائم بين الطرفين المشار إليهما سلفاً إلا أن التعار كانوا يتحركون ويتنقلون بين موانئ الخصمين بحرية كبيرة، وإن حصل العكس فهو استثناء<sup>1</sup>.

### ب- التجار الأندلسيين في سواحل المغرب الأوسط

ساعدت وضعية المغرب الأوسط المتربع على مسافة 1200 كلم كشريط ساحلي تكثر فيه الموانئ والمراسي المهمة في رواج الحركة التجارية واستقطاب روادها من الأندلسيين بالخصوص<sup>2</sup>.

وقبل أن نتطرق إلى الحديث عن النشاط التجاري لهؤلاء الأندلسيين سنستعرض أهم الموانئ والمراسي للمغرب الأوسط كما وردت عند الجغرافيين مراعين التسلسل الكرونولوجي لظهور مرافئهم.

أشار ابن خرداذبة<sup>3</sup> الذي أنهى كتابه حوالي سنة 232 هـ إلى مرسين فقط هما مرسى تنس الذي كان "عدوة الأندلسيين" شأن مرسى تونس، وكذا مرسى جزيرة بني مزغنة التي وصفها بأنها مدينة عامرة وعلى غاية من الخصب والسعة، وقد نقل عنه الإصطخري<sup>4</sup> في النصف الأول من القرن 4 هـ نفس المعلومات : لذا لن نضطر إلى ذكره.

1- وذكر اليعقوبي (ت 284 هـ) : مرسى أسكيدة (أسكيكدة)، مرسى جيجل، مرسى قلعة خطاب، مرسى ملر، مرسى دنهاجة، مرسى فروخ، تنس<sup>5</sup>.



٣. أما ابن حوقل البغدادي<sup>١١</sup> (توفي بعد ٩٥١هـ) فهو الأكثر أهمية بالنسبة للمصادر الجغرافية فقد ذكر : مرسى الخرز ، بونة ، حيجل ، بجاية ، مري حماد ، مرسى الدجاج ، جزائر بني مزغنة ، تامدقوس ، أش، شمال ، برشك ، تنس ، عطا ، قصر الفلوس ، وهران ، أسلم ، أرشقول (أرشقول)

٤. وأختر المقدسي (ت ٩٨١هـ) ككل من : مرسى الخرز ، بونة ، مرسى الزيتونة ، حيجل ، مرسى الدجاج ، جزائر بني مزغنة ، تنس ، قصر الفلوس ، وهران ، أمكان<sup>١٢</sup>.

٥. أما البكري (ت ٩٨٧هـ) فهو مهم جدا وكتابه يضم مزايا متعددة<sup>١٣</sup> إذ ذكر مراسي لم يُعد ذكرها في المصادر التي جاءت بعده وهي إجمالا كالآتي : مرسى الخرز، بونة، الخروبة، مرسى ابن الأبييري، رأس الحمراء، تكوش، جزيرة عمر، مرسى الروم، مرسى أمستورة، القل، مرسى الشجرة، مرسى الخراطين، مرسى الزيتونة، جيجل، سبيبة، بجاية، جزيرة جوبة، مرسى الدجاج، مرسى بني جناد، جزائر بني مزغنا، جزيرة جنابية، مرسى الذيان، هور، مرسى البطال (جبل شنوة)، شرشال، جزيرة وقور، تنس، قصر الفلوس، مفيلة بني هاشم، عين فروخ، مرسى بني جليداسن، مرسى الغزة (ساحل تيهرت)، مستغانم، أرزاو، وهران، مرسى الماء المدفون، مرسى أسلم، أرشقول، هنين، مرسى عاسين (ساحل ندرومة)، مرسى ترنانة، مرسى تابحريت<sup>١٤</sup>.

5. أما الإدريسي (ق 6 هـ)<sup>19</sup> فهو مهم أيضا ومادته غزيرة : فقد ذكر مرسى الخرز، بونة، مرسى رأس الحمراء، تكوش، مرسى الروم، أستورة، القل، مرسى الزيتونة، جيجل، مزغيطن، فجج الزرزور، المنصورية، متوسة، بجاية، جربة (أو جوية أو جوية)، الدهس الصغير، الدهس الكبير، زفون، بني عبد الله، تدلس، بني جناد، مرسى الدجاج، تامدقوس، جزائر بني مزغنا، هور، البطال، شرشال، برشك، وقور، امتكو، الجون، تنس، قلع الفراتين، جزائر الحمام، جوج، مستغانم، أرزاو، المرسى الكبير، وهران، الحرشا، الدفالي، بني وزار، جزائر الغنم، أسلان، أرشقول، جزيرة القشقار، مرسى الوردانية، هنين، فكان، تابحریت، تافركنيت.

إن عدم ورود ذكر بعض المراسي عند الإدريسي والتي ذكرها سلفه البكري ؛ يدل على أن السلطة الحمادية ثم الموحدية كانت تسيطر على حركية السفن الأندلسية من وإلى أراضيها، عن طريقة "مركزية التجارة في بعض المراسي المعينة"<sup>20</sup>، دون المساس بروح حركتها.

6- أما صاحب الاستبصار<sup>21</sup> فذكر : مرسى بونة، القل، جيجل، بجاية، مرسى الدجاج، جزائر بني مزغنة، لغانية (جنايبية عند البكري)، شرشال، تنس، قصر الفلوس، وهران، مرسى حصن زيان، الوردانية، ندرومة، قرنانة.

فهذه المراسي المتعددة ليست تبنى بسوق واحد من حيث الأهمية والمزايا : بل تتفاوت في ذلك لظروف متعددة ، وبدرجة لذلك اهتمام التجار الأندلسيين بها ، ومن الملاحظ أن ازدياد حمولة الواح البحرية للمغرب الأوسط بالنشاط الأندلسي أحدث ترداد عند البحريين الأول من القرن الثالث ، وبلغت الذروة في القرن السادس بعد أن أصبحت العدونين كيانا موحدا تحت سلطة الموحديين ، وقبل أن يظهر منافس آخر من خارج المنظومة البحرية الإسلامية ، أي تجار الجمهوريات الإيطالية خاصة تجار جنوة التي وقعت أول معاهدة سنة 531 هـ / 1137م أو في السنة الموالية لها مع بجاية في العهد الحمادي ، ثم شملت المعاهدات مراسي أخرى وبشكل كثيف في العهد الحفصيين ، وهذه الحركية تنفي مزاعم هنري بيرين Henri Pirenne الذي يحمل الفتح الإسلامي مسؤولية انهيار ما يسميه بحضارة البحر المتوسط<sup>1</sup>

فأول مراسي المغرب الأوسط من ناحية الشرق هو مرسى الخرز الذي اشتهر باستخراج المرجان الأحمر وتصديره إلى مختلف الآفاق ، إذ كان له رواج في الهند والصين ومعظم بلدان المحيط الهندي التي لا يوجد بها إلا المرجان الأبيض<sup>2</sup> ، وهو آنفس مرجان الدنيا<sup>3</sup> ، والمقصود بقول القدامى : "يقال في خصائص البلاد في الجواهر : فيروز نيسابور وياقوت سرنديب ولؤلؤ عمان... ومرجان إفريقية"<sup>4</sup> ، والخرز قرية وليست مدينة لكن اكتسبت مكانتها من

<sup>1</sup> Deluz, J.J. L'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU, 1998, page 13

رواج نحاره المرجان بها ووفود السماسرة التجار من الأندلسيين  
مخصوصا، وفساد هوانها ما كانوا يستوطنوها<sup>١٢</sup>.

أما بونة فبشهادة المؤرخين والجغرافيين الرحالة : كان أكثر  
تجارها من الأندلسيين الذين أغرامهم حسن أسواقها وراج تجارتها  
وخصب أرياضها ونواحيها ورخص أسعارها وتنوع حاصلاتها، من  
فواكه وقمح وشعير وعسل وغنم وبقر ومختلف أنواع الماشية  
والدواب، بالإضافة إلى وجود معدن الحديد بها بكثرة حيث يحمل  
إلى مختلف الأقطار<sup>١٣</sup>.

ومن الأسماء ذات الدلالة الواضحة كآثر للنشاط البحري  
الأندلسي في ساحل المغرب الأوسط نجد المرسى المعروف بمرسى ابن  
الألبيري، الذي ينفرد البكري بذكره وإن لم يُفيدنا إلا باسمه  
وموقعه في مجال كتامة القبيلة والأرض :<sup>١٤</sup> "إلا أن ذلك لا يمنع من  
تأكيد وجود تجار البيرة الأندلسية بنسبة معتبرة في هذا المرسى  
ترددوا عليه لفترة طويلة، أو أنهم أول من اكتشف صلاحيته للملاحة  
والتجارة وشهروا به فسمي باسمهم.

ولما كانت القلعة عاصمة بني حماد تفيض بالخيرات بفضل ما  
يجلب إليها من مختلف أقاليمها كالزاب وبلاد كتامة وزواوة، فإن  
واجهتها البحرية المتمثلة في بجاية - قبل تعصيرها - قامت بدور المرسى  
الرئيس الذي يتم فيه مختلف صفقات التبادل التجاري مع الأندلس،  
فكون مرساها "مأمون شتوي"<sup>١٥</sup> يسمح للاضطلاع بهذا الدور، وربما

كان الأندلسيون الذين استوطنوا بحاية في الفرون الأولى هم في الأصل تجار اثروا البقاء لمزاياها الصحية عكس بونة.

ومرسى الدجاج من المراسي المشهور أيضا وإن كان مرساها غير 'مامون' إلا أن ذلك لم يمنع الأندلسيين من ارتياده لوفرة خيراته من فواكه خاصة التين- وقمح والبان ومواشي ما زاد عن الحاجة واغرق الأسواق المجاورة، كما كانت تسكنه جالية أندلسية<sup>32</sup> منذ القرن الرابع على الأقل.

وجزائر بني مزغنة منها يبر إلى الأندلس، ومرساها مامون تقصده سفن الأندلس وإفريقية، وتحمل منه غلات بواديه وأرباضه الواسعة الخصيبة كمتيجة؛ فمن ذلك: السمن والتين والفسل والمواشي السائمة<sup>33</sup>.

أما تنس فقد وصفها كثير من الجغرافيين بأنها "عدوة الأندلسيين" يقصدها الأندلسيون بسفنهم وبتجارتهم ويفضلونها على غيرها؛ وهي أكبر المدن التي يتعدى منها أهل المشرق وأهل إفريقية إلى الأندلس<sup>34</sup>، ومنها كانت مراكب الأندلس تعتار القمح وتستورد مختلف أنواع الحبوب<sup>35</sup>.

وبني جلداسن مدينة لطيفة بين تنس والشلف يسكنها الأندلسيون<sup>36</sup>، ونشاطهم غامض غير معروف، وربما كانوا على علاقة بتجار الأندلس المترددين على تنس.

ووهران مدينه ومرسى منها تقع مراكب و اندلس  
فقطه مسافه ما بينهما في يوم وثيله ومرسىه في شبه سمرقند  
تفسيده سمن الأندلس بكثرة. وتصار منه الفتح والشعبه ويعود كنه  
والمواشي - لذا يسميها الجغرافيون - "فرصة الأندلس"

أما أشهر مراسي الناحية الغربية فيمتهد مرسى همدان  
ارتبطت مكانته أكثر بتمسان في العهدين النوحدي و تربوي

وهناك مراسي أخرى يصنعها الجغرافيون بقوله "مقصودة"  
ونحو ذلك مثل ارتقول وماسين وثريانا وهي مراسل تسمى - لأنها  
أقل أهمية من المراسي السابقة الذكر - والذي أوقف عنه كآخر  
مرسى في المغرب الأوسط هو مرسى تاجريت بين تلمسان ووحدة  
الذي يعد ملتقى قوافل سلطنة وغيرها المحطة بالذهب والرفيق  
فمنها تحمل هاتين السلطتين إلى الأندلس. يعود على المنطقة  
المتحضمة فيه بأموال وهواند حليلة وسكدا التجار الذين يترددونه

### ثانيا : البحارة الأندلسيين وتأسيس المدن الساحلية

كان لتزايد نشاط البحارة الأندلسيين في حوض البحر  
المتوسط - ولعوامل أخرى - أثر إيجابي على تطور ونمو حركة العمران  
في المغرب الأوسط وذلك ببناء وإعادة إحياء مدن قديمة أصبح لها  
شأن معتبر بالخصوص على الصعيد الاقتصادي. ومنها تمس ووهران  
وأسلن من المدن الساحلية. فالعلاقات الودية المتميزة لهؤلاء البحارة  
مع قبائل بربرية صديقة - شجع على إنشاء هذه المدن وإعطائها صبغة

مدميره دانتهم المحصور في تاريخ العمران العربي ، والتي كانت قد  
ظهرت بواورها منذ القرن الثالث ، أما نشاط الأندلسيين من غير  
المعازة فكان اثرهم الإيجابي واضحا في المسيلة مع بني حمدون  
امراتها " ودلس مع بني صمادح أمراء الثرية الذين اقطعهم الأمير  
الحمادي المحصور بن الفاضل بن عباس (481-498 هـ) "

لقد كانت تنس مركز ومحطة فنيقية تجارية هامة في  
الحواس الغربي للمتوسط منذ القرن 2 ق.م ، وبقيت كذلك في العهد  
الروماني ، وكاستعمرة أيضا- حيث أخذت اسم "كارتيينا أو  
كارتناس Carthennae- Carthennas" ، وفي القرنين 2 واه كان تردد  
تجار البيرة وتدمير ومختلف مدن الأندلس على تنس بشكل كثيف ،  
وفي فصل الشتاء حيث تنعذر حركة الملاحة البحرية يقيم التجار  
قرب المرسى إلى غاية انقضاء فصل الشتاء ثم يعودون إلى الأندلس ،  
ومن أشهر هؤلاء البحارة التجار تذكر المصادر : الصركدن وابن  
عائشة والصقر وصهيب ، ممن فاضهم سكان تنس الأصليين من  
البربر ورغبوا منهم في الانتقال والسكنى معهم وأن يتخذوا قلعها  
سوقا ، مقابل ما يبذلون لهم من العون وحسن المشرة ويقطعونهم من  
أراضيهم لبنيانهم : فأجابوهم لذلك وشرعوا في البنيان مؤسسين  
لتنس الحديثة : وذلك سنة 262 هـ وهي إذ ذاك إمارة علوية ، إلا أنه  
بحلول فصل الربيع اعتل بعض البحارة واستولوا موضع المدينة  
الحديثة ففادروها نحو بجانة الأندلسية ، وبقي الآخرون بها وأموالهم  
وعددهم يزداد كل موسم ، فأغرى ذلك بعض الأندلسيين الذين لم

يسبق لهم ازدياد المدينة إلى الهجرة نحو تنس، كما أغرى أهل سوق إبراهيم فرحلوا إليها في أربعمئة بيت فلاقوا كل ترحاب وعون من أهل تنس الحديثة<sup>41</sup>، وقد استمرت تنس في زيادة المحطات التجارية للمغرب الأوسط في العهدين الحمادي والموحدي على السواء<sup>42</sup> بفضل جهود هؤلاء الأندلسيين ومهارتهم التجارية التي أخذها عنهم مع مرور الوقت أصلاً تنس.

وتتشابه ظروف تأسيس وهران بظروف تأسيس تنس الحديثة، فقد كان البحارة الأندلسيون ينتجعون موضع وهران ويترددون عليه للتجارة فيه، وباتفاق مع سكانها من نفزة وبني مسقن من ازداجة سنة 290 هـ قام محمد بن أبي عون ومحمد بن عدون وبقيت البحارة ببناء وهران<sup>43</sup> المدينة وسكنوها لمدة سبع سنوات، وفي ذي الحجة من سنة 297 هـ وقعت فتنة خربت فيها وهران وأضرمت النار في أبنيتها، ثم أعيد تشيدها في شعبان من السنة التالية فعادت أحسن مما كانت : تولاها محمد بن أبي عون من قادة البحارة الأندلسيين المؤسسين لها، واستمرت عمارتها في الانساع والرقى إلى غاية سنة 343 هـ حيث أحرقها وخربها يعلى ابن محمد أحد أمراء بني يفرن بعد أن أخرج أهلها منها، وبقيت على تلك الحال سنين عديدة ثم عمرت من جديد<sup>44</sup>.

والجدير بالذكر هنا أن روايات مؤرخي الجزائر العثمانية وبعض معاصريهم يتجاوزون هذه المرحلة من تجديد بناء وهران على



يد بحارة الأندلس، ويقفون فقط عند السنوات الأولى من حكمه في خزر المفراويين لها، وما تعلق بالصراع بين أنصار العاضمين وأنصار أمويوا الأندلس من أجل السيطرة عليها<sup>47</sup>.

أيا ما كان الأمر فإن وهران بقيت محافظة على حيويتها البحرية واتصال تجارتها بتجارة الأندلس استيرادا وتصديرا مرورا بحيدنا مرسى المغرب الأقصى؛ فقد ذكر عبد الحق البادسي<sup>48</sup> في نهاية تقريره وبداية القرن 8هـ أن قاربا كبيرا كان محملا بالتين والتوت وصى من إشبيلية إلى مرسى بادس وعازما على التوجه إلى وهران.

ولدينا نموذج آخر لبناء مدن الساحل المغربي نذكر دون أن يباشر البحارة الأندلسيين هذا العمل، وإنما من طرف المنطقة الرسمية في قرطبة، والمدينة المعنية هنا هي مدينة أسلن الواقعة شرقي أرشقول، وهي مدينة قديمة كانت لمفيلة القبيلة الزناتية. أوفد إليها المنصور بن أبي عامر متولي أمور الخلافة الأموية في الأندلس في القرن الرابع حميد بن يزيد فبناها وجدها<sup>49</sup>.

ونموذج ثاني تكرر مع مدينة فكان وهي مدينة وسوق قديمة من أسواق زناتة، على ساحل البحر متصلة بجبل ونشريس من أحواز تلمسان على مرحلتين من أسلن، كانت قد خربت فجدد بنائها المنصور بن أبي عامر على يد يعلى بن محمد اليفرني سنة 335هـ "فعمرت وتمدنت وعظمت"<sup>50</sup>.

إن الاهتمام بهاتين المدينتين البحريتين كان يهدف إلى تعزيز التجارة المغربية الأندلسية من قبل السلطة الرسمية ولغائدها : خصوصا وأن مدينة فكن تم التركيز عليها باعتبارها سوقا أكثر منها مدينة

وأشير أخيرا إلى أن التركيز على ذكر المراسي والمدن الساحلية وما يقابلها من مثيلاتها في العدو الأخرى والمسافات التي تفصل بينهما<sup>١٠</sup>، له دلالة واضحة على متانة العلاقة بين العدوتين في الفضاء المتوسطي، سواء أعلق الأمر بتقلات الأشخاص أو بالبضائع والسلع أو بالأفكار والتأثيرات الحضارية.

ثالثا : نموذج المدينة الساحلية الأندلسية : ازدهار تدلس في ظل بني صمادح  
لقد شهدت تدلس ازدهارا مشهودا في ظل بني صمادح أمراء المرية بعد سقوط مملكتهم على يد المرابطين في رمضان سنة 484 هـ. لكن لنحذر الخلاف الذي ذكره المؤرخون بخصوص مستقر بني صمادح بعد عبورهم إلى العدو المغربية، فهم يذكرون أحيانا أنهم استقروا بتدلس وأحيانا تنس وأحيانا الجزائر.

فرواية أبي عامر السالمي<sup>١١</sup> التي نقلها ابن الأبار<sup>١٢</sup>، ورواية ابن عذاري<sup>١٣</sup>، تفيد أنهم اقطعوا تنس واستقروا بها.

أما رواية الحجاري التي نقلها الصفدي وابن الخطيب<sup>١٤</sup> فتفيد أنهم استقروا بالجزائر وبها توفي أبو يحيى أحمد الأمير المخلوع.

وبإفني الروايات<sup>١٩</sup> على خلاف ما ذكر : فهي تتفق على إقطاعهم مدينة تدلس وهو المرجح لتظاهر الروايات على ذلك، سيما وقد تبناها ابن خلدون وعززها النويري الذي ينقل أخبار المغرب عن مؤرخي السلالة الصنهاجية كتابين شداد. وابن الخطيب في موضع ثار أورد الخبر بحسيفة الجزم حين قال : "وأسكنه بها (تدلس) حسبما هو معروف". دون أن ننسى أن الأمير عبد الله بن بلكين مؤرخ معاصر للأحداث.

لم تكن تدلس من المدن أو المراسي المشهورة قبل القرن السادس الهجري. حيث لا نجد لها ذكرا في مصنفات الأدب الجغرافي العائدة إلى الفترة السابقة له، وأول من ذكرها هو الإدريسي، ومن المرجح أنها كانت تابعة لمدينة بني جناد<sup>٢٠</sup> على مقربة من مدينة ومرسى الدجاج<sup>٢١</sup> التي تبعد عنها ب 24 ميلا، وهي إحدى المدن الساحلية التي توجد بها جالية أندلسية من البحارة والتجار ضمن مجالات كتامة.

ونحن نعلم أن مدينة تدلس قد هُجرت منذ الزلزال الذي حل بها أيام كونها مستعمرة رومانية (١46 ق م-415م) وكان يطلق عليها اسم Roussoukkour، حيث استعملت كمرسى بحري للصيد<sup>٢٢</sup>، فهي لم تشهد ازدهارا استوقف الجغرافيين والمؤرخين وكذا الباحثين المعاصرين إلا بعد أن حل بها بنو صمادح ومن معهم من أندلسي المرية<sup>٢٣</sup>. وهذا ما حدا بعيد الرحمن الجيلالي إلى اعتبار أن ابن

صمادح هو مؤسس تدلس<sup>١٠</sup>، أما الاقتصادي الشرقي بعد ١١٠١  
فيرى ان اس صمادح حل بتدلس سنة ١١٠٠هـ والوا حارها من قبل  
المنصور خلفا لوالي حمادي لا تملك اسمه، هناك قد تولى ادارة مدينة  
تدلس بعد تأسيس بجاية<sup>١١</sup>، وهو قول لا يستند الى اياها، والمطامير  
التي أوردها ابن خلدون وهي الوحيدة عن ولاد المدن الحمادية لا  
تضم اسم تدلس البتة.

أيا ما كان الأمر فقد شهدت المدينة أيام بني صمادح اول  
تمركز للأندلسيين وظهر ازدهارها الاقتصادي والمعماري الذي  
ترجمه الإدريسي بقوله "وهي على شرف مخرجها من دور حصن  
وديار ومتمزهات وبها من رحى الفواستة والأسعار والمطاعم  
والمشارب ما ليس يوجد غيرها مثله، وبها العلم والبر والوجود  
كثيرا وتباع جعلتها بالأثمان اليسيرة، ويخرج من أرضها إلى بلاد  
من الأفاق"<sup>١٢</sup>.

كما بقي مرسى المدينة قرون بعد ذلك يرسو فيه سفن  
الأندلسيين النازحين من موطنهم الأصلي حتى بعد سقوط آخر  
معاقلهم بقرناطة<sup>١٣</sup>.

لقد اقترن ظهور تدلس كمدينة وازدهارها الاقتصادي والمعماري  
والفني بنزول بني صمادح بها وهذا له دلاله بينة، فلا شك ان الأمير  
الحمادي المنصور قد أقطعهم أرض تدلس على أساس التملك باعتبارها  
أشبه ما تكون بأرض الموات<sup>١٤</sup>، فعملوا على تغيير حالتها إلى الأحسن

سمل معارفهم وتجاربهم الأندلسية في البناء والعمارة وفلاحة الأرض  
وتسمية الأموال بالتجارة، بما في ذلك حياة الترف التي تدل عليها  
المنزهات التي عرفت بها تدلس. كما عملوا على بعث الحركة  
العلمية والثقافية للمنطقة إذ أصبحوا قبلة للوافدين عليهم من الأدباء  
والشعراء كتأبين اللبنة<sup>44</sup> الأندلسي الشاعر المشهور.

#### خاتمة

إن أثر الأندلسيين في المغرب الأوسط لم يقتصر على سواحل  
هذا الفضاء الجغرافي : بل تعدته إلى مدن الداخل كالمسيلة  
وقسنطينة وتلمسان وغيرها. كما أن أثرهم تعدى المجال الاقتصادي  
التجاري والعمراي إلى المجالات الاجتماعية والعلمية والدينية  
المذهبية. وهذه دعوة لكشف جوانب هذه التجربة الفريدة وإثراء  
معالمها وتسليط الأضواء على مميزاتها وخصائصها. لأنها في النهاية  
تعبر عن حركية تاريخية في إطار فضاء المغرب الأوسط.

## الهوامش :

- 1- حسين بن علي التويسري البحر الكبرى، ط2، ص. نعاء : مكتبة الإرشاد، 1422-1423، 247/1-249.
- 2- ابن الفقيه الهمداني، مختصر كتاب البلدان، لندن : مطبعة بريل، 1884، ص. 191، (مع أن النسخ المخطوطة للكتاب تختلف في صيغة العبارة)، آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريذة، بيروت- القاهرة : دار الكتاب العربي- مكتبة الخانجي، 381/2.
- 3- المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق محمد أمين الضناوي، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1424-2001، ص. 190.
- 4- ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق إبراهيم الأبياري، ط3، القاهرة- بيروت : دار الكتاب المصري- دار الكتاب اللبناني، 1410-1989، ص. 47.
- 5- إحسان عباس، اتحاد البحرين في بجانة بالأندلس، مجلة الأبحاث ( مجلة الجامعة الأمريكية في بيروت) السنة 23، كانون الأول 1970، ص. 3-14، عبد العزيز سالم ومختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، بيروت : دار النهضة العربية، 1969، ص. 194-150 و167-171، حسين مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ط2، القاهرة : الدار المصرية اللبنانية، 1413-1993، ص. 97-101، عبد العزيز سالم، أسرار من قادة البحر الأندلسيين في العصر الإسلامي ضمن : بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والأثار، ط1، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 1411-1991، 587/1-610.
- 6- ابن حيان، المقتبس من أنباء الأندلس، تحقيق محمود علي مصكي، بيروت : دار الكتاب العربي، 1393-1973، ص. 2.
- 7- عبد العزيز سالم والعبادي، تاريخ البحرية الإسلامية، ص. 173-175.
- 8- الحبيب الجتجاني، الخلفية الاقتصادية للصراع الفاطمي- الأموي في المغرب، ضمن : دراسات في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للمغرب الإسلامي، ط2،



- 18- الممالك والممالك، تحقيق جمال طلبة، ط1، بيروت، دار الفكر، 1986، ص 204-205.
- 19- الأديسي : برهة المشاق في الحقائق الأفاق، ط1، بيروت، دار الفكر، 1986، ص 204-205.
- 20- أوليفيا ريمي كوستنابل، النصارى والتجار في الأندلس، ص 14.
- 21- معهول، الاستيعار في عجائب الأمصار، تحقيق محمد معهول، ص 14.
- 22- صالح معزيق بحابة في العهد الحفصي، دراسة محمد صالح معهول، ص 14.
- 23- منشورات كلية الآداب جامعة تونس، 1986، ص 14.
- 24- برونشفيك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي من القرن 10 إلى القرن 14، ص 14.
- 25- ترجمة حماد الساجلي، ط 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1986، ص 14.
- 26- منظرقة من الجزء 1، سامي سلطان الحالبات الأبطالية المغربية في عهد الإسلام حتى نهاية ق 14 م، سيرة، عدد 10، أبريل 1988، ص 14-20.
- 27- *Historique du Maghreb par Maghreb* 1007-1510 Ecole française de Rome 2006 p 201-202.
- 28- *La Sicile, l'Espagne et le Maghreb au XVe siècle* dans : *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Age* Rabat Publication de l'École des Lettres Université Mohammed V, p 91-106.
- 29- *Georges Jehel, Les Relations entre Gènes le Maghreb Occidental au Moyen Age Aspects Politiques et Économiques* - dans : *L'Occident musulman et l'Occident chrétien* op cit p 107-122.
- 30- أنظر بخصوص هذه المسألة والردود عنها : هادي بزي، تاريخ دينا، ص 14.
- 31- العصور الوسطى : الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ترجمة عتيق نفوسي، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1996، ص 14-10.
- 32- *Visage Amara - L'animation de la façade maritime du Maghreb central (VIII e -XIIe siècle)* - Revue des Lettres et Sciences Humaine Université Emir A E K. Constantine, N° 6 Oct 2005 p 9-4.



محمد حناوي. جوانب من العلاقات الاقتصادية والبشرية في الحوض العربي للبحر المتوسط قبل القرن العاشر الميلادي. ضمن : الغرب الإسلامي والغرب المسيحي خلال القرون الوسطى، تسيق محمد حمام، الرباط : منشورات كلية الآداب-جامعة محمد الخامس، 1995، ص. 152-156، جوزاف شاخنت وكليفورد بوزورت، الإسلام في عالم البحر، ضمن : تراث الإسلام، ترجمة محمد زهير السعهوري وآخرين، سلسلة عالم المعرفة، الكتاب رقم 8، 1985، 85/1 وما بعدها.

24- لويس لومبار. الإسلام في مجده الأول، ترجمة وتعليق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984، ص. 302.

25- مجهول الاستبصار، ص. 126.

26- السيوطي. حسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، تحقيق خليل منصور، ط1، بيروت : دار الكتب العلمية، 1418-1997، 287/2.

27- المقدسي. احسن التقاسيم، ص. 183، 192، ابن حوقل. صورة الأرض، ص. 76، البكري. المسالك والممالك 234/2.

Charles Féraud. Histoire des Villes de la Province de Constantine - La Calle, Alger, 1877 p.79-85.  
F. che de La Primaudae. « Le commerce et la navigation de L'Algérie » - Revue Algérienne et Coloniale juin 1860 p 3-11

28- المقدسي. احسن التقاسيم، ص. 184، ابن حوقل. صورة الأرض، ص. 77، البكري. المسالك والممالك 234/2، أبو الفداء. تقويم البلدان، نشره رينود

والبارون ديسلان، باريس : دار الطباعة السلطانية، 1840، ص. 141، الحميري. الروض الممطر، ص. 115، فاطمة بلهوارى. النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب

خلال القرن 4 هـ، أطروحة دكتوراه دولة، جامعة وهران، 2004-2005، ص. 286، رشيد بورويبة. عنابة من الفتح الإسلامي إلى أواخر العهد الموحيدي،

الأصالة، عدد 34-35، يونيو- يوليو 1976، ص. 68،

Paul- Louis Combazat. L'évolution des cités du Tell Ifrikiya de Ville au Xle siècle. Alger, C.P.U, 1986 Vol II, p 67-71

- 29- المسالك والممالك 2/269، موسى لقبال دور صغامة في تاريخ الخلافة الفاطمية، الجزائر : المؤسسة الوطنية للنشر والتوزيع، 1979، ص 141.
- 30- البكري، المسالك والممالك 2/268، الحميري، الروض المعطار، ص 80-81، الطاهر قدوري، المسالك البحرية في المغرب الوسيط خلال القرنين 5 و6 هـ، مجلة التسامع، عدد 11، صيف 2005، ص 291.
- 31- ابن حوقل، المصدر السابق، ص 77، البصري، المسالك والممالك 2/246، الحموي، معجم البلدان 8/125، الحميري، الروض المعطار، ص 539.
- 32- المقدسي، أحسن التقاسيم، ص 184، ابن حوقل نفسه، ص 78، البكري، نفسه 2/247، الحميري، الروض المعطار، ص 163.
- 33- ابن خردادبة، المصدر السابق، ص 14، ابن حوقل، صورة الأرض، ص 78، الإسطخري، المصدر السابق، ص 33، البكري، نفسه 2/242، الإدريسي، المصدر السابق 1/252، مجهول الاستبصار، ص 133، ابن سعيد، الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، ط2، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، ص 142، بلهوارى، النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص 286.
- 34- ابن سعيد، نفسه، ص 142، الحميري، الروض المعطار، ص 138.  
Vincent Lagardere. « Le commerce des céréales entre al Andalus et le Maghrib aux XIe et XIIe siècles » dans : L'Occident musulman et L'Occident chrétien au Moyen Age, op. cit. p.123-150.
- 35- البكري، نفسه 2/251.
- 36- المقدسي، نفسه، ص 185، ابن حوقل نفسه، ص 79، البكري، نفس المصدر السابق 2/252، بلهوارى، النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب، ص 287.
- 37 Mahmoud -Agha Bouayed « Le port de Hunayn trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen Age » dans : relations de la Péninsule Ibérique con el Maghreb siglos XIII XVI . Actas del coloquio (Madrid , 17-18 décembre 1987), Madrid, Instituto Hispano Árabe de cultura, 1988, p. 325-359.
- 38- البكري، نفسه 2/264.
- 39- J.D. Latham « Towns And cities of Barbary the Andalusian influence », in From Muslim Spain to Barbary London, Variorum reprints, 1986 p.189-190.

40- رفيع حليبي الميناء الأندلس في المغرب الأوسط من نهاية القرن 1 هـ إلى نهاية القرن 9 هـ، مطبعة ماخضيم، جامعة الأندلس، الشارقة، المطابع الإسلامية، 2003-1424، ص 69-112.

41- رفيع حليبي نفسه، ص 112-113.

42- محمد الصغير عام التوسيع الميناء في غرب البحر المتوسط، ص 101، محمد الصغير شنيبي الاحتلال الروماني لإندلس المغرب، ط 1، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، 1989، ص 11.

43- البكري المصدر السابق 2/247-11، المجلد المصدر السابق، ص 118، سليمان الماروني الأزهار الرباسية في أتمه وملوك الإباسية، تحقيق محمد علي الصليبي، ط 1، لندن، دار الحفظة، 2009، ص 89-90، إحسان عباس اتحاد البحريني في نهاية الأندلس، ص 69.

44- Allama Amara - L'animation de la façade maritime du Maghreb central - op. 22 p. 11 : عمر الدين عمر موسى : النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 2004-1424، ص 308-311، هشام أبو زميلة علاقات الموحدين بالممالك النصرانية والقوى الإسلامية في الأندلس، ط 1، عمان، دار الفرقان، 1404-1984، ص 388، سلمية مصطفى محمد مسعد الحياة الاقتصادية والاجتماعية في إقليم غرناطة في عصري المرابطين والموحدين، ط 1، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، 1421-2003، ص 161، 166.

45- أنظر عن أصل تسمية وهران.

Farid Ben Rumlaut - De l'etymologie de Wahan de Qadahan à Uram - Incanizet N° 23 24 p.249 272

46- البكري، المصدر السابق، 2/247-293، المازري، طلوع سعد السعود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا، تحقيق يحيى بوعزيز، ط 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1990، 1/56، الراشدي، الفكر الجماعي في ابتسام الفكر

الوهراني، تحقيق المهدي البوعبدلي، الجزائر : منشورات وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية، ص.186، سليمان الباروني، الأزهار الرياضية في أتمة وملوك الإباضية، ص. 97-98، بشير مقببس، مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1983، ص. 79-82.

47- الجامعي، فتح مدينة وهران، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص. 45-46، ابن زرقة، الرحلة القمرية، تحقيق مختار حساني، منشورات جامعة الجزائر، 2003، ص. 210-212، أبي راس المصطكري، عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، الجزائر : منشورات CRASC، 2003، 1 / 107-108، الزيناني، الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور برا وبحرا، تحقيق عبد الحكيم الفيلاطي، المحمدية- المغرب : مطبعة فضالة، 1387-1967، ص. 141، محمد بن عبد القادر الجزائري، تحفة الزائر في تاريخ الجزائر والأمير عبد القادر، تحقيق ممدوح حقي، ط2، بيروت : دار اليقظة العربية، 1384-1964، 1 / 18-19.

48- عبد الحق البياديسي : المقصد الشريف والمنزاع اللطيف في التعريف بصلحاء الشريف، تحقيق سعيد أعرااب، ط2، الرباط : المطبعة الملكية، 1414-1993، ص. 106.

49- البكري، المصدر السابق، 262/2.

50- الحميري، المصدر السابق ص 440-441.

51- البكري، المسالك والممالك 267/2-268، الزهري، الحمراقيا، ص. 128، الحميري، نفسه، 104، 340، القلقشندي، صبح الأعشى 5 / 109، 110، 150، 52- هو أبو عامر محمد بن أحمد عامر البلوي الطرطوشي، أصله من مدينة سالم من أهل العلم والأدب والتاريخ وهو أحد المصادر المهمة لابن الأبار في تصكمته وفي حله، توفي نحو 559 هـ، ابن الأبار، التكملة 2 / 26، ابن عبد الملك المراكشي، الذيل 6 / 1 / 7، الصفدي، الوافي بالوفيات 2 / 80، السيوطي، بنية الوعاة 1 / 28.

53- ابن الأبار، الرحلة السيرة 2 / 90.

55- الصمدي، الواقي بالوفيات 17 / 287، أعمال الأعلام، ص. 192.

56- الأمير عبد الله، البيان عن الحادثة العكاشة، ص. 203، النويري، نهاية

الأرب 24 / 286، ابن الخطيب، أعمال الأعلام ( القسم المغربي )، ص. 97، ابن

خلدون، المعبر 6 / 234، إسماعيل بن نعمان، مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية 10-

13 هـ / 16-19 م. رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 95-1996، ص. 14.

57- بنو جناد إحدى بطون قبيلة زواوة البربرية، استوطنوا سواحل جرجرة،

وأهل ابن خلدون ذكرهم، أسموا مدينة ومرسى عرف باسمهم، وتسمى الآن

جنات تبعد حوالي 20 كلم عن دلس وحوالي 25 كلم عن مقر ولاية بومرداس

الحالية، أنظر : ابن حوقل، صورة الأرض، ص. 77، البكري، المصدر السابق

2 / 246، الإدريسي، نزهة المشتاق 1 / 273، ياقوت، المصدر السابق 5 / 125،

مقديش، نزهة الأنظار 1 / 102.

58- أنظر عنه : الإدريسي، نزهة المشتاق 1 / 259، مجهول، الاستبصار، ص. 131،

ياقوت، المصدر السابق، 5 / 125، صفي الدين البغدادي، مراصد الأطلاع 3 /

1258 (وردت عنده باسم مرسى الزجاج)، مقديش، نزهة الأنظار 1 / 91.

59- أنظر مختلف مراحل تطور المدينة في العصر القديم : إسماعيل بن نعمان،

مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 10-11.

60- Altaoua Amara : L'animation de la façade maritime du Maghreb central VIIIe -  
XIIe siècle, op. cit. p.15

61- تاريخ الجزائر العام 1 / 320.

62- دائرة المعارف الإسلامية، يفر، مادة دلس 9/5 TADALLIS : The  
Encyclopaedia of Islam. Article

63- نزهة المشتاق 1 / 259، ونقل عنه ذلك مقديش في : نزهة الأنظار 1 / 92،

وقارن بوصف الحميري لها في : المصدر السابق، ص. 123.

64- إسماعيل بن نعمان، مدينة دلس : دراسة معمارية وأثرية، ص. 71.

- 65- أنظر حكم الإقطاع وإحياء أرض الموت والمسائل الفقهية المتعلقة بذلك .  
 أبو يوسف يعقوب . كتاب الخراج ، تحقيق الفخيل شلق ، ط 1 ، بيروت : دار  
 الحديث ، 1990 ، ص 175-180 ، يحيى بن آدم القرشي : كتاب الخراج ، تحقيق  
 أحمد محمد شاكر ، ط 1 بيروت : دار الحديث 1990 ، ص 468-473 ، ابن سلام .  
 الأموال ، تحقيق عبد الأمير علي مهنا ، ط 1 بيروت : دار الحديث 1988 ، ص 276-  
 294 ، أبو نصر الداودي النلمساني . الأموال ، تحقيق محمد أحمد سراج وعلي  
 جمعة محمد ، ط 1 القاهرة : دار السلام ، 1421-2001 ، ص 131-136 .
- 66- أبو بكر محمد بن عيسى بن محمد اللحمي المعروف بابن اللبانة من فحول  
 شعراء الأندلس مدح ملوك الطوائف ودخل بجماعة وبها التقى ابن صمادح كما  
 دخل تلمسان في حدود سنة 507 ، أنظر ترجمته ، ابن خاقان . فلاند المقيان ، ص  
 256-263 ، ابن الخطيب . جيش النوشيج ، ص 44-72 ، الأصفهاني . الخريدة  
 107/17 ، ابن بسام . الذخيرة 702-686/2/3 ، عبد السلام الهراس . ابن اللبانة ،  
 مجلة البحث العلمي ، الرباط : عدد 2 ، 1964 ، ص 245-253 ، وعدد 3 ، 1964 ،  
 ص 213-240 .

## أثر الميناء في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر

أ.د. كريمة بوقزامة  
قسم علم المكتبات والتوثيق  
جامعة الجزائر

حسب المصادر التاريخية لم يكن لمدينة الجزائر شأن يذكر قبل العهد العثماني، الذي علا فيه صيتها وأصبحت في مصاف المدن العواصم تتحكم في الأقاليم التابعة لها، وتمتلك من أسباب القوة والجاه ما جعلها تفرض سيطرتها على الجزء الغربي من حوض البحر الأبيض المتوسط، وتجعله تحت رقابتها الخاصة طيلة ثلاثة قرون من الزمن تقريبا، وما كان لها أن تتبوأ هذه المكانة دون مينائها الذي كان يوابتها الكبرى على العالم الخارجي وفي نفس الوقت حصنها المنيع ضد من تسول له نفسه الاعتداء عليها. وخير دليل على ذلك الدخول الفرنسي لمدينة الجزائر الذي كان عن طريق منطقة سيدي فرج غير المحصنة والبعيدة نسبيا، رغم أن أقرب نقطة موصلة للمدينة هي ميناؤها.

### 1- العلاقة التاريخية بين الميناء والمدينة

إن الباحث في نشأة وتطور عمران مدينة الجزائر يجد نفسه ملزما إلى تطرق لنشأة وتطور ميناءها، سواء خلال الفترة العثمانية أو الفترات التاريخية السابقة لها، فقد كانت هناك على الدوام علاقة

وثيقة بين الميناء والمدينة ولا تزال، ومن ينظر إلى المدينة اليوم يراها وكأنها تحتضن ميناءها فالمباني البيضاء تغطي كل المرتفعات والمنحدرات المقابلة للبحر : وكأنها تراقب وتستقرئ ما هو آت في الأفق البعيد وكذلك كانت في الماضي.

وهذه العلاقة حسب المصادر التاريخية والأدلة الأثرية : قديمة جدا وتبدأ مع استيطان الفينيقيين بالمنطقة منذ حوالي القرن السادس قبل الميلاد<sup>(1)</sup>، فهي بهذا تعد من أقدم المدن التاريخية التي عرفت البشرية، بغض النظر عن التساؤل الذي طرحه بعض الباحثين حول نشأة المدينة ودور السكان المحليين في ذلك، فغياب الدليل المادي الذي يؤسس للإجابة على هذا السؤال إلى حد الساعة : جعل الباحثين في تاريخ مدينة الجزائر يسلّمون بكون الفينيقيين هم المؤسسون الأوائل لهذه المدينة.

إذ كانوا ينشئون محطاتهم التجارية على الشواطئ الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، على مسافات مدروسة تتناسب والمسافة التي تقطعها سفنهم التجارية في اليوم الواحد، وقد تم اختيارهم للموقع حسب الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى وقتنا الحاضر في حجر جبل بوزريعة بسهل حي باب البحر أو ما يعرف أيضا عند البعض بباب جزيرة، على بعد كيلومترين من مصب وادي المغاسل وثلاثة كيلومترات عن مستقعات الحامة وأول ماي<sup>(2)</sup>. وعلى مقربة من شاطئ هذا السهل تتمركز أربع جزر بعرض البحر، ممتدة من



الشمال إلى الجنوب في شكل صخور ضخمة : مما يشغل مرفأ طبيعيا ترسو به المراكب البحرية، ومن هنا بدأت العلاقة التاريخية بين مدينة الجزائر ومينائها.

## 2- تطور المرفأ إلى ميناء

كان ميناء الجزائر عبارة عن مأوى طبيعي شبه مربع : مكون من أرصفة صخرية منها الصخور الأربعة الكبيرة الحجم والتي اعتبرت كحشبه جزر نظرا لاتساع مساحتها نوعا ما، وهي التي أعطت الاسم الحالي للمدينة "الجزائر"<sup>13</sup>، وكانت السفن خلال الفترة الفينيقية والفترة الرومانية وكذا خلال العهود الإسلامية المتوالية حتى مجيء الأتراك العثمانيين إلى الجزائر : ترسو المراكب الصغيرة منها بفاحية باب الوادي أما الكبرى فكانت ترسو في ناحية باب عزون<sup>14</sup>.

وقد بقي هذا الوضع على حاله حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي : حيث أسهمت الأحداث والظروف التي سادت منطقة البحر الأبيض المتوسط، خلال تلك الفترة، في إدخال تغييرات كبرى على ميناء مدينة الجزائر وتحوله من مجرد مرفأ صغير إلى ميناء كبير وحصن المدينة المنيع، الذي وقف في وجه الحملات العسكرية الأوروبية الشرسة، التي كانت تسعى دوما للسيطرة على مدينة الجزائر التي أصبحت تهدد أمن أوروبا الاقتصادي، بعد وقوعها في وجه القرصنة الأوروبية♦♦.

فبعد سقوط الأندلس سنة 1492م عمد الإسبان إلى مطاردة  
 المسلمين الأندلسيين الفارين من بطشهم أينما حلّوا وحيث ما  
 ارتحلوا، فاحتلوا أثناء ذلك كل المدن الواقعة على الشريط الساحلي  
 الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط تقريبا، من بينها مدينة الجزائر،  
 وقد قام القائد الإسباني "بيدرو نافارو" "Navaro Pedro" ببناء قلعة  
 عسكرية فوق أكبر جزيرة من الجزر المقابلة للمدينة، وقد عرفت  
 هذه القلعة أو الحصن باسم "البنيون" ويعني في اللغة الإسبانية  
 الصخرة الكبيرة، وظلت مدافع هذه القلعة موجهة نحو المدينة منذ  
 تشييدها سنة 1510م<sup>1</sup> تهدد أمنها واستقرارها مرغمة أهلها على  
 الخضوع والاستسلام، حتى بعد دخول الأخوين "بربروس" المدينة سنة  
 1516م، وتم القضاء على الوجود الإسباني نهائيا بالمنطقة من طرف  
 "خير الدين بربروس" وذلك بعد تعزيز وجوده بالمنطقة بوضع الجزائر  
 تحت الحماية العثمانية سنة 1519م، وتهديم القلعة الإسبانية "البنيون"  
 سنة 1529م واستعمال مواد بنائها في توسيع الميناء ولم يترك منها سوى  
 برج واحد هو برج الفناء<sup>2</sup>، وبذلك دخل ميناء مدينة الجزائر عهد  
 جديدا حافلا بالأحداث والتحويلات، التي أسهمت بدورها في استتباب  
 الأمن بالمنطقة وازدهار عمران المدينة وتطوره.

### - التحولات الكبرى التي عرفها الميناء في العهد العثماني

كانت بداية هذه التحولات على يد "خير الدين بربروس"،  
 فبعد تهديم البنيون قام بردم الفراغ الذي كان موجودا بين أكبر

صخرة أو جزيرة واليابسة، ثم عمل على دمج الصخور أو الجزر الأربعة مع بعضها البعض وبذلك تشكلت كتاسر الأمواج أي الرصيف المائي أو ما يعرف باسم "المول"، الذي يحمل إلى يومنا هذا اسم رصيف "خير الدين"، وقد استغرقت عملية الإنشاء هذه مدة سنتين، ليتكوّن بذلك حوض واسع وأمن لإرساء السفن تعلوه المنارة الباقية. برج الضنار- من الحصن الإسباني، بعد أن زود الرصيف بسور عالي لحماية المارين فوقه من الأمواج العاتية التي كانت تضرب الميناء عند هبوب الرياح الشمالية والغربية، التي سجل التاريخ تدميرها لهذا السور الذي يقف في وجهها بين سنتي 1592م و1593م وكذا سنة 1740م<sup>(7)</sup>؛ في هذه الأخيرة هدمت الكاسر وجزء كبير من الرصيف، مما أدى إلى إعادة بناء ما أتلفته الأمواج من جديد.

كما كان للجوّ العام الذي ساد حوض البحر الأبيض المتوسط من قرصنة ومحاولة فرض السيطرة من طرف دول الشمال على السواحل الجنوبية للبحر المتوسط، من بين الأسباب التي جعلت مدينة الجزائر تنفض ضد العدوان الأجنبي؛ ومن ثم السعي نحو الدفاع والتحصين فالتحكم في الحوض الغربي للمتوسط، حيث أصبحت ذات قوة يحسب لها ألف حساب من طرف القراصنة والدول الساعية للسيطرة على المنطقة.

ولم يتوان معظم من حكموا الجزائر بعد "خير الدين" عن تحصين الميناء وتعزيز دفعاته للوقوف في وجه الهجمات الأوروبية الشرسة التي توالى على هذه المدينة منذ أن سطع نجمها في بداية

القرن السادس عشر ميلادي : حتى بداية الربع الثاني من القرن التاسع عشر ميلادي تاريخ دخول الاستعمار الفرنسي للجزائر، وكان من أهمها وأكبرها على الإطلاق حملة "شارل الخامس" ملك إسبانيا سنة 1541م الذي اقتحم خليج الجزائر بأرمادة من السفن قدرت حسب المؤرخين بما يقارب السبع مئة وخمسون سفينة على متنها ستون ألف جندي، وقد منيت هذه الحملة بهزيمة نكراء بقيت أحداثها تروى في القصص الشعبي لأبناء مدينة الجزائر على مر الأجيال.

ولم تكن إسبانيا وحدها من يتربص بمدينة الجزائر الدوائر بل كانت دول أوروبية أخرى تسعى إلى الإطاحة بهذه القوة المتنامية على الضفاف الجنوبية الغربية للبحر الأبيض المتوسط ؛ ومن بين هذه الدول إنجلترا التي أرسلت عدة حملات باءت كلها بالفشل منها الهجوم الذي قاده اللورد "إكسموث" سنة 1816م، بالإضافة إلى حملات الهولنديين والدنمركيين وكذا الفرنسيين اللذين قبلت سفنهم الحربية مدينة الجزائر سنة 1683م وهدمت نصف مبانيتها<sup>(1)</sup>.

كل هذه العوامل أدت إلى حرص حكام الجزائر خلال الفترة العثمانية للعمل على تحصين المدينة وتقوية قدراتها الدفاعية ضد الأخطار القادمة عن طريق البحر ؛ وذلك بتعزيز أسطولها البحري سواء ببناء سفن جديدة أو بضم سفن تم الإستلاء عليها في عرض البحر، كما سموا جاهددين إلى تزويد الميناء الذي يمثل الواجهة البحرية للمدينة وصمام أمنها ؛ بالأسوار والأبراج المزودة بدورها بفتحات مدفعية على جاهزية تامة للرد على أي هجوم في أي لحظة.

فبعد مد الرصيف وبناء الكاسر أضافوا أسوار حول الجزيرة التي أقيم عليها "البنيون" سابقا باستثناء جهتها الجنوبية المفتوحة على الميناء وذلك سنة 1570م : كما بنيت فوقها منارتان إحداهما لإشعال النار والثانية للمداومة على حراسة المدينة والسفن الراسية في الميناء من غدر الأعداء، وزيادة في الحرص فقد كان يستعمل الرصيف أيضا للحراسة، وقد زود بحصون في وسطه وعلى كل أطرافه بها فتحات مدفعية، ينتهي الرصيف من جهة المدينة بباب كان يسمى باب الديوانة وعلى عتبة هذا الباب كان يتم دفع الضرائب الجمركية<sup>(٩)</sup>.

هذا وقد كتب الجاسوس الفرنسي "بوتان" سنة 1808م بصف ميناء مدينة الجزائر على أنه أقوى نقطة دفاعية في المدينة، إذ يضم مئة وثمانون قطعة مدفعية جاهزة للعمل في أي لحظة، لهذا نصح من أرسلوه بعدم دخول المدينة من الميناء لأن محاولة اقتحامها من الميناء سيكون لا محالة مآله الفشل ككل مرة<sup>(١٥)</sup>، وبتطبيقهم لهذه النصيحة تمكن الفرنسيون من دخول مدينة الجزائر سنة 1830م عن طريق سدي فرج وبسقوط هذه المدينة ونظرا لأهميتها ودورها الفعال في درء العدوان الأجنبي عن المناطق الواقعة تحت وصايتها سقطت باقي الأقاليم التابعة لها تباعاً وعلى مراحل متتالية.

ورغم أن المدينة كانت محصنة من جهة البر أيضا بسور وخندق، مع وجود أبراج دفاعية وتحصينات حربية مزودة بمدافع مختلفة العيار على طول السور، إلا أن ضعف أسطولها البحري ومهاجمة العدو لها من جهة البر جعلها تقع فريسة سهلة بين يدي العدو

طالما منى نفسه بالسيطرة عليها ومن هنا يظهر لنا الدور الكبير الذي لعبه الميناء في صد الهجمات المتكررة على المدينة.

وقد بهرت مدينة الجزائر الرسامين الأوروبيين بتحصينها فراحوا يصورونها بأشكال مختلفة كل حسب رؤيته، ويمكننا أن نتصور من خلال رسوماتهم تلك أسوار المدينة وحصونها وكيف كان الميناء يشكل خطا دفاعيا متقدما يحميها من أي هجوم بحري ويتصدى لأي عدوان خارجي محتمل، ونلمس ذلك من خلال حرص الرسامين على محاولة تقريب صورة المدينة بمختلف عناصرها الدفاعية خاصة الميناء : الذي كان المعبر الوحيد للقنائم والخيرات التي كان يستولي عليها القراصنة في عرض البحر ومركز المبادلات التجارية مع التجار الأجانب، فمن طريقه تنقل البضائع والسلع المختلفة من وإلى الجزائر، وبالإضافة إلى دوره الحربي لعب ميناء مدينة الجزائر دورا اقتصاديا هاما سمح بتوفير رفاهية العيش لأهلها، فتحصينات المدينة تتم عن مدى ثروتها وغناها.



رسم لمدينة الجزائر وواجهتها البحرية موقع باسم أ. أفلين<sup>(1)</sup>  
في النصف الأول من القرن السابع عشر ميلادي<sup>(1)</sup>



رسم بريشة "جيرار فان كولن" يصور مدينة الجزائر وتحصيناتها  
سنة 1710م<sup>(12)</sup>.

- عمران المدينة من إكوسيم إلى جزائر بني مزغنة :  
ما من شك أن منطقة خليج الجزائر وما جاورها بموقعها  
الطبيعي الخلاب على شاطئ البحر وثريتها الخصبة، شكلت أهلة  
بالسكان منذ العصور التاريخية الأولى، بدليل وجود بقايا أثرية  
ترجع إلى فترة ما قبل التاريخ كـ : "دوليفات بني مسوس" مثلاً ؛ وهذا  
ما أدى ربما ببعض الباحثين إلى الاعتقاد بأن السكان المحليين هم  
أصحاب السبق في تأسيس مدينة الجزائر التي استمرت في النمو  
والتوسع على امتداد عصور متصلة، إلا أن الحفريات الأثرية التي  
جرت خلال الحقبة الاستعمارية وكذا بعد الاستقلال حتى يومنا  
هذا، أثبتت إلى حد الآن أن النواة الأولى لهذه المدينة كانت من وضع  
الفينيقيين القادمين من الشرق.

وإن استمر الوجود الفينيقي بمدينة الجزائر لفترة طويلة ، تمتد من القرن السادس إلى القرن الأول قبل الميلاد ، إلا أنها لم ترق إلى مصاف المدن الكبرى التي أسسها الفينيقيون : وبقيت مجرد محطة تجارية انحصر عمرانها في منبسط على شاطئ البحر بمنطقة باب جزيرة دون الامتداد نحو الداخل وهذا بناء على الأدلة الأثرية المتوصل إليها حتى الآن ومتمثلة في البئر الفينيقية التي تم العثور عليها وسط شارع أول نوفمبر، والأضرحة المكتشفة سنة 1868م بالحديقة التي كانت تعرف باسم "حديقة سيدي عبد الرحمان"، بالإضافة إلى النقود الفينيقية التي اكتشفت بحي باب الجزيرة سنة (1940م)، والتي كانت تحمل الاسم الفينيقي للمدينة وهو "إيكوسيم" Ikosim وتعني جزيرة الطيور.

وبعد ضعف الفينيقيين وانهزامهم أمام الرومان في معركة "زاما" سنة 202 قبل الميلاد، وخلال القرن الأول قبل الميلاد أصبحت مدينة الجزائر تابعة لروما تحت حكم الأهالي المحليين، ولم تحضأ بحق الأحياء الرومانية إلا بعد الهجرات اللاتينية التي عرفتها المدينة ما بين سنتي 64-79 للميلاد، وقد غير الرومان اسمها من إيكوسيم إلى إكوسيوم، وتدل الآثار المكتشفة للصور الروماني القديم الذي كان يحيط بالمدينة على أن إكوسيوم الرومانية بنيت على انقاض إيكوسيم الفينيقية بحي باب جزيرة مع امتدادها من الناحية الشرقية حتى ساحة "محمد توري" la Charie سابقا وشارع "وريدة مداد" ومن الناحية الجنوبية وصل امتدادها حتى شارع باب جديد، أما من



الناحية الغربية فقد وجدت آثار السور الروماني بشارع "عبد الرزاق حدة" وثانوية "الأمير عبد القادر"<sup>(13)</sup>.

ويمكن تفسير توسع المدينة بهذا الاتجاه في العهد الروماني : بالتماشي مع الطبيعة الجغرافية للمنطقة التي تظهر في الناحية الشرقية أقل ارتفاعا وأخصب أرضا، كما أن التفسير الوحيد الذي يمكننا إدراجه هنا فيما يخص انحسار عمران المدينة في منطقة محدودة قرب الساحل خلال الفترتين الفينيقية والرومانية، هو كون الفينيقيين تجار ولم تكن إكوسيم سوى محطة تجارية بالنسبة لهم، لهذا حرصوا على التمرکز قرب مرسى طبيعي لاستغلاله كمرفأ لزوارقهم التجارية، أما الرومان فكان المرفأ هو همزة الوصل بين إكوسيوم وروما بعد أن أصبح البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية.

هذا وقد انتهى الوجود الروماني بمدينة الجزائر على يد الوندال اللذين حكموا المدينة من سنة 429م إلى سنة 534م أي زهاء قرن من الزمن أحالوها إلى خراب، وكانت نهاية وجودهم بشمال إفريقيا ومن ثم بمدينة الجزائر على يد البيزنطيين المسيحيين اللذين جاؤوا لاسترداد مستعمرات أجدادهم الرومان، لهذا كان عمرانهم امتدادا لبقايا العمارة الرومانية مع إدخال بعض العناصر الجديدة تبعا للعقيدة المسيحية.

ولم يدم بقاء البيزنطيين طويلا كما حدث مع أسلافهم الرومان، وانتهى على يد العرب القادمين من الشرق فاتحين مبشرين

بالإسلام سكان جدد وسكان ذلك سنة ١١٤١م، والعرب هم من أطلق اسم "الجزائر" على المدينة، هذا الاسم الذي انشعب على البلد ككل في العهد العثماني، ومن هنا دخلت مدينة الجزائر مرحلة تاريخية جديدة مختلفة عن سابقتها كما عرف عمرانها نمطا جديدا، تيمنا لتعاليم الدين الجديد الذي تبناه الأهالي وأمنوا بمبادئه، وفي هذه المرحلة توسعت المدينة نحو الجبل أو المرتفع لتضخون في مناعة من الفارات البحرية.

وقد سجل لنا المؤرخون أن مدينة الجزائر في بداية الفترة الإسلامية لم تعتمد ككونها عبارة عن بعض البيوت المتواضعة : مما جعلها لا ترقى إلى مصاف المدن الكبرى التي داع صيتها مع بداية انتشار الإسلام، لتعرف هذه المدينة بعض الازدهار والظهور على يد "بلكين بن زيري بن مناد" الذي رفع من شأنها فازداد عمرانها في النصف الثاني من القرن العاشر للميلاد واستعادت علاقتها بالبحر فعاد النشاط إلى مينائها بعد الفتور الذي كان عليه<sup>(١)</sup>، لتعرف المدينة ازدهارا عمرانيا خلال الحكم المرابطيين بدليل المسجد الكبير الذي لا زال قائما إلى يومنا هذا، وإن دل اتساعه على الكثافة السكانية التي عرفتها المدينة تحت حكمهم فإن زخرفته وعناصره المعمارية تدل على ثراء المدينة من الناحية الاقتصادية في عهدهم، أما خلال الفترة الموحدية فقد خضعت المدينة لحكم قبيلة "الثعالبية" تحت وصاية الموحدين، وقد ازدهر العمران في عهدهم مع استتباب الأمن الذي لم يدم طويلا فبعد سقوط الدولة الموحدية :

أصبحت المدينة محل نزاع بين الدولة الحفصية في الشرق والدولة الزيانية في الغرب ولم يفصل في هذا النزاع إلا مجيء الأسبان ومن بعدهم الأتراك العثمانيين.

### - تطور عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية

بدأ التوسع العمراني لمدينة الجزائر نحو المرتفعات والقصبة العليا بالخصوص : التي انطلق في تشييدها "عروج" سنة 1518م واستمر تعميرها حتى سنة 1590م<sup>(15)</sup>، وكان من أهم الأسباب التي أدت إلى تمديد مدينة الجزائر نحو المرتفعات استفحال القرصنة الأوروبية بالإضافة إلى التزايد الملحوظ في عدد السكان.

ويقسم عمران مدينة الجزائر خلال الفترة العثمانية إلى عمران داخل أسوار المدينة وعمران خارج أسوار المدينة، وكان عدد الديار داخل الأسوار نحو الخمسة آلاف دار سنة 1789م كما قدرها "فانتير دو برادي" "Venture de Paradis"<sup>(16)</sup>، وقدرت قبل الحملة الفرنسية التي جرت سنة 1829م بحوالي ثمانية آلاف دار<sup>(17)</sup>.

كما عرّضت المدينة داخل الأسوار تقسيما إلى أحياء سكنية، مما يدل على اتساع عمرانها وتنوع العنصر البشري بها، منها حي البحرية الخاص بالطبقة الأرستقراطية من الأتراك بالخصوص والمصالح التجارية البحرية، حي باب الوادي للتجار اليهود، وحي باب عزون للأجانب وأصحاب التجارة من الأهالي، أما

حي القصبة القديمة بالمغرب، وحي القصبة العليا أو الحديدية  
فلانكشارية والديات وأصحاب المناصب العليا في الدواة<sup>11</sup>.

من خلال كل النقاط التي استعرضناها سابقا نجد أن  
عمران مدينة الجزائر في ازدهاره وركوده وامتداده وانحساره كان  
مرتبطا على الدوام بالميناء والبحر، فإذا أمنت المدينة من العدو القادم  
من البحر ازداد نشاطها البحري وازدهرت الحركة الاقتصادية بها  
وأمكنها بذلك استقطاب العنصر البشري الذي يبحث دوما عن  
الأمن والاستقرار والعيش الكريم، فقد ظلت مدينة الجزائر منذ  
نشأتها على يد الفينيقيين مركزا تجاريا هاما يربط بين المناطق  
الداخلية والبلدان البعيدة خاصة تلك الواقعة شمال البحر الأبيض  
المتوسط.

ويظهر الرسم التخطيطي التالي مراحل التطور العمراني  
لمدينة الجزائر من الفترة الفينيقية حتى الفترة العثمانية، وكيف  
توسعت وامتدت من البحر إلى المرتفع (الجبل) : استجابتا لضغوط  
ديموغرافية وإستراتيجية وسياسية، إلا أنها وفي امتدادها هذا بقي  
الميناء هو المنطلق وهو النواة الأساسية التي تتجه نحوها كل البنايات  
فكلها تطل على البحر، وحتى شوارع المدينة وطرقاتها تلتقي  
جميعها قرب الميناء، فقد كان ولا يزال ميناء مدينة الجزائر حارس  
أمنها ورثتها الاقتصادية.



## الهوامش :

1- حلّيمي عبد القادر : مدينة الجزائر - نشأتها وتطورها قبل 1810 - ، الجزائر : ادبي - 1972 - ص (و).

2- نفس المرجع : ص 28.

Klein Henri , Feuillets D'eljeau - Blida , Editions du Tell - Timga - 2003 - p107 - 1

♦ أطلق هذا الاسم على مدينة " الجزائر" مع الفتح الإسلامي ودخول العرب إلى المنطقة ، ثم توسع استعمال هذا الاسم ليشمل إقليم المغرب الأوسط من شرقه إلى غربه ومن شماله إلى جنوبه مع مجيء الأتراك العثمانيين

3- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : تاريخ وعمران قصبة الجزائر من خلال مخطوط أبيير ديفولكس ، -الجزائر : موهف للنشر - 2007 - ص 80.

♦♦ لم يكن ينظر للقراصنة الأوروبيون كمخارجين عن القانون ، بل كانت لهم قوانينهم الخاصة وكانوا يمارسون نشاطات النهب والسلب بترخيص من ملوك بلدانهم ومباركتهم. أما القرصنة التي كانت تمارسها الجزائر ما بين القرنين السادس عشر والتاسع عشر فكانت تعد من باب الجهاد ردا على الاعتداءات التي كانت تتعرض لها السفن الدول الإسلامية والشعوب الضعيفة من طرف القراصنة الأوروبيين، وكان نشاط القرصنة هذا يذر أموال طائلة على المدينة وحكامها وكانت تجارة الرقيق الأبيض رائجة في تلك الفترة نظرا للعدد الكبير من الأسرى المسيحيين اللذين يتم استقدامهم عقب كل عملية، مما جعل الدول الأوروبية تسعى جاهدة للإطاحة بدولة الجزائر التي ضلت صامدة في وجه كل الحملات مدة ثلاثة قرون من الزمن.

Klein Henri : op.cit.- P107. -5

6- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : المرجع السابق - ص 80.

7- نفس المرجع - ص 81.

8- حلّيمي عبد القادر : المرجع السابق - ص 170-174.

9- بلقاضي بدر الدين ، بن حموش مصطفى : المرجع السابق - ص 81-82.

- 10- نفس المرجع : - ص. 83.
- 11- ديوان رياض الفتح : القصبة الهندسة المعمارية وتعمير المدن - بلجيكا  
كوميدي، 1984، - 54.
- 12- نفسه، 70.
- 13- حليمي عبد القادر : المرجع السابق، - ص 137 - 145.
- 14- بلقاضي بدر الدين، بن حموش مصطفى : المرجع السابق، - 26 - 27.
- 15- - 2004، - Editions (G-A. L.) 2004، -  
Drago de Hardo.- Histoire des Rois d'Alger.- Alger :  
p.30
- 16- Venture de Paradis.-Alger au 18me siècle.-Paris : Fagnan (s.d).-p.3.
- 17- حليمي عبد القادر : المرجع السابق، ص. 224.
- 18- نفس المرجع، ص. 225.
- 19- نفسه، ص. 55.

## مشروع البحرية الجزائرية في عمليات إنقاذ الموريسكيين الأندلسيين خلال القرنين 16 و 17م

د. حنيفي هلايلي  
جامعة الجيلالي يابس- سيدي  
بلعباس

أدى استقرار الأتراك - العثمانيين في مدينة الجزائر إلى تحويل نشاطات الجهاد البحري في البحر الأبيض المتوسط إلى مؤسسة، وقد تحكمت طائفة الرياس، ابتداء من تواجدها في دار السلطان بطريقة شديدة الانتظام من حيث التوظيف والتنظيم والتمويل والعمليات الحربية، وقد أصبحت الطريقة الجزائرية بدورها مثالا يحتذى به بالنسبة لرجال الطائفة في تونس وطرابلس وكذلك جمهورية أبي رقراق<sup>1</sup>.

ولم يكن اهتمام الجزائر بالجيش البري أكثر من اهتمامها بالأسطول الذي كان يشكل محورا أساسيا في قوتها العسكرية حيث جعل منها قوة بحرية من الطراز الأول. وذلك بهدف هجمات الأساطيل الأوروبية المتكررة، من جهة، وخدمة الإستراتيجية العثمانية في البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى.

وتعود قوة البحرية الجزائرية في العهد العثماني إلى عدة أسباب منها :



١- الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكم في الحوض الغربي للبحر المتوسط. على امتداد 1200 كلم. وهو الأمر الذي جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتي شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط، حتى أطلق على مدينة الجزائر اسم "المحروسة والمنصورة ودار الجهاد".

ب- الظروف الدولية، المتمثلة في التنافس بين الدول الأوروبية وما تمخض عن ذلك من صراع وتوترات، مثل العداوة بين فرانسوا الأول، ملك فرنسا، والإمبراطور شارل الخامس (1516-1556م) عاهل إسبانيا وجرمانيا، وكذلك التنافس الهولندي -الفرنسي- الإنجليزي، فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة العالمية أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلاديين.

ج- تجنيد الأوروبيين المعروفين بالأعلاج (Renégats) في البحرية الجزائرية وهذا ما سمح لكثير منهم بقبول منزلة مرموقة ومكانة عالية بعد اعتناقهم الإسلام وارتباطهم بالجزائر، رغم أصولهم المختلفة (إغريق، أسبان، مايورقيون، نابوليتانيون، كرسكيون، سردينيون، فرنسيون، إنكليز، هولنديون). وقد ذكر هايدو أن الأعلاج كانوا يشكلون حوالي ثلثي الشخصيات القيادية في الأسطول الجزائري. فضمن ستة وثلاثين راييس يقودون السفن بأكثر من خمسة عشر مجداها، كان اثنان وعشرون منهم من الأعلاج.

د- الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد انهيار الأندلس وحلول الإسبان بالسواحل، وقد كان في طليعة من تطوع لركوب البحر لمواجهة سفن النصارى، أهالي المدن الساحلية وعلى رأسهم جماعة الأندلسيين، ومن التحن بهم من الأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام، وكانوا قبل ذلك يعانون الجور في بلدانهم، جراء النظام الإقطاعي والاستبداد الملكي السائد آنذاك بالبلاد الأوروبية.

وتقوم المصادر التاريخية بالدور التاريخي الذي لعبه المهاجرون الأندلسيون في المرحلة الأولى من تأسيس إيالة الجزائر (1516-1541م)، حيث ساهموا في الدفاع عن مدينتها ضد الفارات الإسبانية المتكررة. وقد اشتهر الأندلسيون في أعمال القرصنة والنخاسة وعبادة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري<sup>4</sup>، كما عمل الموريسكيون على تنشيط حركة الجهاد البحري والهجوم المتواصل على السواحل الإسبانية بواسطة الأسطول الجزائري، وبفضل معرفتهم الجيدة للغة الإسبانية وللأماكن الجغرافية والطرق البحرية. وترجع المساهمة الحقيقية لعناصر الجالية الأندلسية في ميدان الجهاد البحري إلى مجالات تجهيز السفن بالمعدات<sup>5</sup>.

هـ- استخدام البحارة الجزائريين الأساليب الحربية الملائمة مثل الالتحاق الفارات المفاجئة واستعمال بنادق البارود السريعة الطلقات والمدافع الخفيفة في هجوماتهم، وكذلك امتلاكهم السفن

المتطورة لقدرته على الوصول إلى أعلى البحار، وهي من شراعيه  
حربية، ومنه الشكوك والشتوب، والقطبولة، والعرفاطة،  
والضفت، واللاكور، والبريد.

و- مهارة البحارة الجزائريين وكفائتهم الحربية ومقدرتهم  
القتالية العالية التي مكنتهم من تحقيق انتصارات حاسمة، ومن  
هؤلاء نذكر على سبيل المثال: الأخوان بربروسة، عروج وحبر  
الدين، ودرعوث رايس وصالح رايس، وأبيدين رايس وأرمادوط مامي،  
وعلي علي وعلي بنشيش وحسن هينزيو وميروموتو، وعلي البورريعي  
والرايس حميدو وبكبير باشا والرايس عمر، والرايس مصطفى  
والحاج موسى والحاج مبارك وغيرهم. وبفضل هؤلاء الريس أضحت  
البحرية الجزائرية مدرسة رائدة شملتها الإسلامية في العهد العثماني  
وتميزت الظروف الدولية التي عرفت فيها البحرية الجزائرية  
نشاطا ملحوظا بتزايد قوة الدول الأوروبية، وساعد الجهاد البحري  
الذي تزعمته الجزائر منذ القرن السادس عشر على توطيد صفوف  
المسلمين بالسواحل، فأصبحوا بمثابة كتلة حضارية واحدة تحت  
راية الدولة العثمانية. كما سمح هذا الجهاد البحري بمحاصرة  
وتصفية الجيوب الإسبانية، وبالتالي وضع حدا للتوسع المسيحي  
بشمال إفريقيا. وقد نجحت الجزائر بفضل دور البحرية في رد  
العدوان، واكتسبت مكانة خاصة جعلتها بمثابة القلعة الأمامية في

مواجهة المد الصليبي الذي يهدد سواحل المغرب فاستحقت كما قلنا سابقا تسمية "دار الجهاد" و"قلمة الإسلام".

كانت البحرية الجزائرية في العهد العثماني تتفدى عناصرها من ثلاثة مصادر أساسية وهي : المرتزقة المسيحيون وهم الأعلاج، والمسلمون من مناطق الإمبراطورية العثمانية ثم الأقلية وهم الجزائريون من سكان الإيالة، ومعظم أمراء البحر ينحدرون من المصدر الأول، فمن أشهر رياس القرن السادس عشر، عروج وخير الدين بربروسه، درغوث رياس، وعلي علي، هؤلاء الرجال هم الذين أنشئوا إيالات الجزائر وتونس وطرابلس الغرب، وأعطوها أشكالها السياسية والعسكرية<sup>2</sup>، وعلينا أن نتساءل عن الأسباب التي دفعت بالمسيحيين إلى اختيار مدينة الجزائر ملاذا للعيش، واعتناق الإسلام، ومن ثم ممارسة الجهاد البحري والانخراط في صفوف البحرية الجزائرية هل كان هذا بدافع تأثيرات العقيدة الإسلامية ؟ أم لأزمة العقيدة عند هؤلاء ؟ أم لمصلحة ومنفعة ذاتية ؟

والواضح أن الكثير من هؤلاء الأعلاج كانوا فقراء ومعرومون في بلدانهم الارتقاء من القهر والتعسف، مما جعلتهم يستفيدون من مداخل حركة الجهاد البحري، وأيضا الطمع في الارتقاء إلى أعلى مراتب السلم الاجتماعي، إذا علمنا بأن المؤسسة العسكرية في الجزائر كانت تضمن لهؤلاء تحقيق أحلامهم.

وقد كان هؤلاء يشكلون في مدينة الجزائر مجتمعا خليطا كزومبوليتي، ولكنهم متعاونين من أجل هدف ومصصلحة واحدة، فتجد منهم عناصر تركية الأصل، فهم أكثر رعايا الدولة العثمانية، بالإضافة إلى الكراغلة والأندلسيين وبعض أهالي الجزائر والأعلاج الذين اعتنقوا الإسلام.

وقد تضاربت الإحصائيات حول أعداد الرياس في مدينة الجزائر، ففي تقرير لجاسوس إسباني يؤكد أنه في سنة 1644م كان بالمدينة حوالي ستة آلاف قرصانا، إلا أن الأب دان (DAN) فيجزم بوجود ثمانية آلاف سنة 1632م وفي عهد الداى مصطفى باشا (1798 - 1805م)، لوحظ تجنيد الأعلاج في البحرية ودخولهم بالمئات.

ومن أشهر الرياس بدون شك، علي بتشين، وهو من أصل إيطالي، اسمه الحقيقي بتشينو (Piccinio). وما بين سنوات 1641 و1641 أصبح زعيما للطائفة بدون منازع، والرجل القوي في مدينة الجزائر، حيث استطاع التغلب على الباشا المرسل من طرف الباب العالي بفضل ثروته الضخمة والمتمثلة في ملكيته لقصرين فاخرين بمدينة الجزائر وعدة آلاف من الرقيق، والجواهر، وعشرات السفن، كما أضحت سلطة الرياس والإنكشارية والكراغلة بيده. وكان له حرسه الخاص وكان مؤلفا من المشاة والخيالة. وخلال الثلاثينيات من القرن السابع عشر كان القساوسة العاملون على فدية الأسرى يتعاملون معه، باعتباره الحاكم الحقيقي للمدينة. ولعل

موته المبكرة في جويلية 1645" تدل على انه قتل مسموما بأمر من حاكم الجزائر<sup>11</sup>.

وقد وصل إلى المراتب العليا في أسطول الجزائر عدد قليل من الجزائريين فالرايس حميدو، الذي قاد الأسطول خلال الحروب النابوليونية (1798 - 1814م)، كان حالة خاصة من حيث كونه قبائليا دون وجود قطرة دم تركية في عروقه. فقد كان ابنا لخياط، وعرف بأنه كان يبحر على متن السفينة كخادم في غرفة الضباط وأخيرا رايس وهذا قبل تسلمه لقيادة الأسطول<sup>12</sup>.

ومن المعروف أن شجاعة الرايس حميدو وهو يقود المعارك البحرية والمغامم التي يجلبها للخزينة، جعلت الداي حسن يكلفه بقيادة سفينة حربية مزودة بـ 12 مدفعا، وتحمل على متنها ستين بحارا. وكان كثرة حساد الرئيس حميدو في مدينة الجزائر هو ما جعل أحمد باشا (1805 - 1808م)، يعمل على نفيه إلى بلاد الشام. ومع مجيء الداي علي الفسّال (1808 - 1809م)، أمر بإحضاره وتكريمه وتكليفه بإعادة تنظيم الأسطول الجزائري من جديد، حيث شارك في حروب البحرية الجزائرية ضد الاعتداءات التونسية والمغربية، كما أصبحت التجارة الأمريكية غنائمه السمينه مما جعل الولايات المتحدة تضطر إلى دفع الإتاوة للجزائر مقابل سلامة سفنها<sup>12</sup>.

ويحتاج الإحراء العادي للبحار أن يحارم مالدعو السمس الذي يستعملونها في ممارستهم، ولعدهن قبل أن يمينه سقيبطان صان عليه أن يجتاز سحاح امبحانا بحرية عليه ديوان الرياس<sup>1</sup>

ومن الضروري بمكان انه من عليه أن يصبح معرفه بعض القواعد النظرية لمن الملاحة كعمرفة حرفة النجوم، وقراءة البوصلة واتجاهات الرياح وفهم الخرائط الملاحية، أو الاهتمام بالجبال عند الحاجة<sup>2</sup>.

ويذكر القنصل الفرنسي روني لومير (René Lemaire)، في رسالة وجهها إلى السلطات الفرنسية، بأن مسؤول البحرية الجزائرية طلب منه خرائط بحرية للعالم وأربعة أخرى خاصة بمواقع البحر الأبيض المتوسط، وكل ما يتعلق بالأمور الملاحية في رأس الرجاء الصالح وبحر المانش وسواحل انجلترا<sup>3</sup>. والجدير بالذكر أن البحرية كانت مدرسة قائمة بذاتها إذ اتصف رياسها باليقظة والتأقلم الجماعي مع السفينة، ومعرفتهم الجيدة بأمور البحر والسلاح.

والدليل على أهمية رجال البحر، ما نقله لنا السفير المغربي التمقروتي أثناء إقامته بمدينة الجزائر سنة 1584<sup>4</sup>. حيث كلف هذا السفير بمهمة إلى استانبول من طرف السلطان أحمد المنصور. وقد لاحظ أثناء زيارته للمدينة، قوة النظام الدفاعي لها، وكثرة المجندين بالإضافة إلى ضخامة الأسطول الحربي بالميناء، إذ يقول : يتصف رياس الجزائر بالشجاعة واليقظة ومعرفتهم الجيدة بأمور

البحر، إنهم متفوقون كثيرا على رياس البحر في استانبول، وهم بذلك يرهبون الأعداء أثناء المواجهات البحرية، أكثر من رياس القسطنطينية الذين تنقصهم التجربة والشكيلة<sup>١٧</sup>.

وقد كان لهذه لطائفة كأي مؤسسة بحرية أخرى حينذاك رتب وطريقة للترقية تتدرج إلى رتب داخل السفينة ومسؤوليات في القيادة البحرية العامة. كان هناك طاقم كبير من الموظفين تحت قيادة الرأيس على ظهر السفينة. فهناك باش رياس وهو مساعده الأول، وتتحصر مهامه في توزيع المهام على البحارة والسهر على الانضباط داخل السفينة، خوجة وهو كاتب السفينة ويعمل كمحاسب وموثق إذ يسجل مداخل ومخارج السفينة في دفتر خاص ويجرد القوائم، وباش جراح وهو طبيب يتكفل بعلاج المرضى، ورياس الطريق وهو قبطان القوائم بحيث أن كل سفينة تضم عنصرين من هؤلاء، وتتحصر مهامه في السير الحسن لوصول القوائم إلى مدينة الجزائر، والإمام المكلف بتطبيق شعائر الإسلام وترتيل القرآن على البحارة، ورئيس الإنارة البحرية التي ينظم الإشارات البحرية عند دخول السفينة الميناء، ورئيس المدفعية ومساعديه وهم المكلفين بالإشراف على المدافع، والممون الذي يقوم بتوزيع حصص الغذاء ويشرف على حسن تنظيم الذخيرة<sup>١٨</sup>.

أما البحارة فهم العمود الفقري لطاقم السفينة. وينقسم البحارة إلى فوجين، الفوج البحري ويتمركز في مقدمة السفينة،



والفوج الثاني في المؤخرة، ويختلف عدد البحارة من سفينة إلى أخرى، إذ تضم بعض الفرقاطات حوالي خمسمائة بحار، في حين عملت الإيالة عند الضرورة تزويد ثكنات الميناء باحتياطي إضافي من البحارة يصل عددهم في حالة الطوارئ إلى ثلاثة آلاف رجل<sup>14</sup>.

عرفت الجزائر هجرة أندلسية واسعة وهامة خلال مراحل الهجرات الثلاث الكبرى نحو المنطقة، إلا أن الوثائق المتعلقة بها وبالجمالية الأندلسية محدودة، والموجود منها ما يزال معظمه موزعا عبر مختلف أرشيفات دول البحر الأبيض المتوسط، زيادة على وضعية الجمالية الأندلسية بالجزائر وطبيعة الحكم العثماني بالأيالة، كلها جعلت الدراسات الموريسكية الأندلسية بالجزائر تتأخر عن زميلاتها بتونس والمغرب الأقصى<sup>15</sup>.

وقد شهدت الجزائر خلال المرحلة الأولى من الهجرة الأندلسية التي تمتد من 1212م إلى 1492م، وصول موجات هامة من هؤلاء المهاجرين الذين تضاعف عددهم، وذلك موازاة مع حركة الاسترداد المسيحي (Reconquista)، وسقوط الحاضرات الإسلامية الكبرى بالأندلس كقرطبة 1236م، بلنسية 1283م، وإشبيلية 1284م، إلا أن حظ مدينة الجزائر من هذه الهجرة التي شكل معظم أفرادها رجال علم وثقافة، فقد كان ضعيفا نسبيا بمقارنتها بالأعداد الهامة التي نزلت على بجاية الحفصية وتلمسان الزيانية، وهما المدينتان اللتان

كانتا تعدان من أهم المراكز الحضارية في المنطقة والملاذئ  
الزيائية - الأندلسية السابقة من جهة أخرى.

لكن بتأسيس الحكم العثماني بمدينة الجزائر (1517م)،  
كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني - العثماني " والمشاط  
البحري الذي بذله الإخوة برباروسة في الحوض الغربي من البحر  
المتوسط من حملات بحرية واسعة على السواحل الإسبانية ، واستغاثة  
الموريسكيين ونقلهم، أعطى لمدينة الجزائر سمعة وشهرة في المنطقة  
واستقطب أنظار ليس فقط حكومات شارل الخامس (1519م-1550م)  
وفليب الثاني (1556م-1598م) لتكثيف حملاتهم للحد من التوسع  
العثماني في المنطقة، لكن كذلك العديد من مهاجري المرحلة  
الثانية التي تبدأ بسقوط غرناطة (1492م) " لاختيار مدينة الجزائر  
كملاجاً ومن الحكم العثماني نفوذاً مجدداً ومناسباً لأمالهم، ولهذا  
ربطوا مصيرهم بالأتراك - العثمانيين "، ولا نبأ إذا قلنا أنه كان  
لهؤلاء المهاجرين دور فعال في تثبيت الحكم العثماني بالجزائر،  
وهذا للمساعدات التي قدموها للأتراك للتصدي للهجمات الإسبانية  
من جهة والقضاء على الإمارات المحلية من جهة أخرى.

في المرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية والتي تبدأ بسقوط  
غرناطة (1492م)، قصد المهاجرون الأندلسيون مختلف المناطق  
الساحلية للمغرب الأوسط، واتخذوا من مدينة الجزائر كملاجاً لهم،  
ومن الحكم العثماني نفوذاً مناسباً لأمالهم وطموحاتهم. وقد ربط

الموريسكيون الأندلسيون في هذه المرحلة مصيرهم بالأتراك العثمانيين، وكان لهم دور فعال في تثبيت قواعد الحكم العثماني بالجزائر وتمثلت مساعداتهم للعثمانيين من خلال التصدي للعمليات الإسبانية المتكررة من جهة والمساهمة في القضاء على تمردات الإمارة المحلية بالجزائر من جهة أخرى. ومنذ سقوط غرناطة عمل الأسبان على محاولة تصفية الوجود الإسلامي من المنطقة، وملاحظة الموريسكيين خارج شبه الجزيرة الإيبيرية في إطار حركة الاسترداد.

وقد تركت الملكة الإسبانية الكاثوليكية إيزابيلا في وصيتها بمد موتها (1504م) : "... إنني أرجو الأميرة ابنتي (جين) والأمير زوجها (فليب) وأمرهما بإطاعة وصايا أمنا المقدسة طاعة تامة، وأن يكون حمائها والمدافعون عنها حسبما يقتضي واجبهما، ألا يحكفا من متابعة إفريقيا، ومعارية الكفار في سبيلها الإيمان...".<sup>24</sup>

وتعود أصول الجهاد البحري الجزائري إلى منتصف القرن الرابع عشر الميلادي. بسبب الأزمة السياسية والاقتصادية التي عصفت بالمغرب الأوسط، والتي كانت من أهم عواملها هجرة مسلمي الأندلس إلى شمال إفريقيا، واستقرارهم في المراكز الساحلية إلى جانب مساهمتهم في تمويل سفن المجاهدين وتشجيعها بدافع الحماية من جهة، وبدافع الانتقام ممن طردهم من موطنهم من جهة أخرى.<sup>25</sup>

وقد وضعت إسبانيا لنفسها موضع قدم في إفريقيا، كان عبارة عن نقطة ارتكاز أمامية منعزلة للدفاع عن سواحلها الخاصة، كما شيدت سلسلة من القلاع على طول الساحل لشمال إفريقيا، واستولت على بعض المراكز الساحلية الجزائرية مثل المرسى الكبير (1505م)، وهران (1509م)، ومستغانم (1511م)، وتلمسان (1512م)، وتيس (1509م)، وبجاية (1510م)، والجزائر (1511م)، وعنابة (1512م). وكان الجهاد البحري في شمال إفريقيا، قد لفت أنظار أوروبا المسيحية، ولا سيما مجاهدي الجزائر، الذين وجهوا نشاطهم ضد السفن الأوروبية، وسببوا الكثير من المتاعب للدول الأوروبية المواجهة للبحر الأبيض المتوسط، حيث نقلوا معهم الكثير من الأسرى والفنائم، وتحكفوا بعمليات إنقاذ مسلمي الأندلس من محنتهم، مما شغل الكثير من المؤسسات الدينية والسياسية الأوروبية آنذاك.

عاصرت مشروعات الدولة العثمانية في الجهة الغربية للمتوسط، ظهور حركة عامة من رجال البحر، تستهدف العمل على حماية الموانئ والسواحل من التحشرات الإسبانية وتأمين وصول المهاجرين الأندلسيين على أكمل وجه، وكان من بين هؤلاء المجاهدين عروج وأخيه خير الدين بربروس.

وبعد تأسيس الحكم العثماني بالجزائر (1519م)، كأول قاعدة عثمانية في الصراع الإسباني-العثماني بمنطقة الحوض الغربي

للمتوسط بدأ النشاط البحري الذي بذله الإخوة بربروسة وخلفاؤهم  
أمثال : صالح رايس وايدين رايس ودرغوث، ومراد رايس، وحسان  
فيرنيانو، وقلج علي باشا.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر  
الموريسكيين "أرض الميعاد"<sup>27</sup> والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من  
دعم يومي، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه  
الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي  
ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم  
موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ  
النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن خير الدين (1518-1535م) من جعل إيالة الجزائر قوة  
بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا، واستعقت  
بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية "أكبر  
مدارس الإسلام البحرية"<sup>28</sup>. كانت معرفة خير الدين بالملف  
الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية  
وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته  
استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين  
من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسته محاكم  
دواوين التفتيش.<sup>29</sup>

ومما يجدر الإشارة إليه، هو أن معظم المؤلفين الغربيين، قد وصفوا عروج (1512-1518) وخير الدين ودرغوث وقلج علي (1568-1587م) بالقراصنة أو المفامرين المتوحشين، وكان مدلول القرصان محتقرا جدا وهو الشخص الذي يشغله إلا بالاستيلاء على الفنائم والانقضاض على السفن وتدمير السواحل وفرض العبودية على الأسرى.

إنّ الموريسكيين سواء الذين كانوا مستقرين بفرناطة أو بمناطق أندلسية أخرى، كانوا منذ عهد مبكر متشوقين للهجرة نحو شمال إفريقيا، وازداد هذا الشوق بعد قيام الحكومة الإسبانية بمزيد من الضغط ومحاولة منها إبادة من بقي من الموريسكيين، أما بالنسبة للمقيمين في المناطق الشرقية لإسبانيا، فكانوا يفضلون الشريط الساحلي الجزائري الذي لم يكن يبعد سوى ساعات قليلة من الإبحار.

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المقاربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله. إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يدركون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف

الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الأسباب إلى الجزائر على أنهم تجار كوريسكيون وكاتالونيون وإيطاليون وأنهم، علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي وهم من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين<sup>31</sup>.

وحول المهاجرين الأندلسيين الذين قصدوا مختلف مناطق إيالة الجزائر بعد سقوط غرناطة (1492م) وأنواع أنشطتهم، فيمكننا أن نستقيها من المصادر المعاصرة لهذا الحدث التاريخي الهام، فرغم اختلاف لغة وجنسية كل من الحسن الوزان<sup>32</sup> المعروف (بليون الإفريقي-Léon l'africain) في كتابه وصف إفريقيا- ومرمول كاريخال<sup>33</sup> (Marmol Carvajal) في كتابه إفريقيا- فقد تعرض كلا المؤلفان إلى تواجد الأندلسيين بالمنطقة وخاصة في كل من برشك، تلمسان، شرشال، والقلعة.

وكان للمهاجرين في شرشال حوالي 5000 مسكن، والذين يكون نواتهم كل من الثفرين (Tagarinos)، والمدجنين (Mudéjares)، والأندلسيين، " وفي مدينة (القل) أكثر من ثلاثمائة من سكانها من المسلمين الذين هاجروا من قشتالة والأندلس. ومملكة بلنسية..."<sup>34</sup>، وكذلك مدينة القلعة، ذات الطابع الموريسكي الأصلي، والتي استقر بها في عهد حسن باشا 1546-1567، حوالي 300 عائلة من أصل مدجن وثفري، وفدوا عليها من

إقليم قشتالة والأندلس وبلنسية تذكر بعض الدراسات أن مجموعة هامة من الموريسكيين بعد خروجهم من الأندلس، لجؤوا إلى سواحل خليج أرزيو قرب منطقة المقطع وهذا سنة 1492م، واستقبلهم أهالي المنطقة بحفاوة<sup>34</sup>.

وتشير المصادر الإسبانية إلى الحملة البحرية التي قام بها كل من أيدين رايس وصالح رايس (1552-1556) في سنة 1529م بطلب من خير الدين بربروسه وأسفرت هذه الحملة على نقل 600 موريسكي بلنسي، وكان هؤلاء ينتظرون النجدة والخلص من سفن الرياس العثمانيين عند مصب نهر أوفيل (Ovila) وتمكنت تلك السفن من العودة بالموريسكيين إلى الجزائر، رغم الاشتباك البحري الذي وقع مع الأسطول الإسباني قرب جزر الباليار<sup>35</sup>، وقد اختار هؤلاء النزول بمدينة الجزائر، والاستقرار بسهولة متيجة ونواحي البلدة ودلس، وقد شجعت إيالة الجزائر حركة إنقاذ مسلمي الأندلس، وذلك بإيعاز من البيلرباي خير الدين مباشرة.

في نطاق هذه الجهود التي كان يقوم بها البحارة الجزائريون من أتراك وأهالي من أجل مساعدة إخوانهم الأندلسيين، وذكر الكاتب التركي شلبي أن خير الدين وجه حوالي 36 سفينة إلى السواحل الإسبانية، وذلك خلال سبع مرات، لنقل ما يناهز حوالي 70 ألف موريسكي<sup>36</sup>.



وقد أشار كتاب غزوات عروج وخير الدين إلى بعض الحملات البحرية التي كان يقوم بها الإخوان بربروسة لإنقاذ الأندلسيين، نذكر منها أن سفن خير الدين بعد أن تمكنت من إنتزاع على مدينة مستغانم من أيدي الزيانيين، توجهت إلى سواحل الأندلس واستطاعت أن تنقل مسلمي الأندلس إلى الجزائر. ونقتبس من كتاب غزوات أيضا رواية أخرى تتعلق بالمساعدة في إطار إنقاذ أندلسي جبال البشارت، الذين ثاروا ضد الحكومة الإسبانية سنة (1502م)، وقد وردت بهذا النص : "... أنه جهز لهم (خير الدين) سنة وثلاثين جفنا (سفنا) فنزل أهل الجبل من الأندلس (أي الثائرين المحاصرين بالساحل)، فرفعوا نساءهم وأبنائهم ما قدروا عليه من أموالهم وأثاثهم، فأتوا بها إلى الأجفان وسقوها بذلك وركب عدد كبير منهم ورجعوا إلى الجزائر وخلفوا ألفي مقاتل من العسكر بحرسون جماعة المسلمين الباقية بالأندلس خوفا عليهم من عائلة النصرى، فلما وصلت الأجفان إلى الجزائر وخلفوا ما حملوه من الأندلس بها رجعوا إلى ذلك الجبل لحمل بقية المسلمين، فتكرر ذلك منهم سبع مرات وكان من جملة ما حملوه من أهل الأندلس على ما قيل سبعين ألفا، وبقيت عادة أجفان الجزائر أنهم في كل سفرة يسافرونها برسم القنينة يأتون إلى سواحل الأندلس برسم نقل جماعة المسلمين<sup>3</sup>، وبسبب هذه الأعمال الجليلة التي قام بها الأسطول البحري الجزائري، دفعت بقايا المسلمين بفرناطة إلى الاستجداد بالدولة العثمانية من خلال رسالة بعثها أهل الأندلس إلى السلطان

العثماني سليمان القانوني (1520-1566) عام (1541م)، أثروا فيها على جهود خير الدين، وأشادوا بمآثره وبطولاته بقولهم : "فقد كان بجوارنا .. المجاهد في سبيل الله خير الدين وتناصر الدين وسيف الله على الكافرين علم بأحوالنا .. فاستفتنا به، أغاثا وكان سببا في خلاص كثير من المسلمين من أيدي الكفرة المتمردين ونقلهم إلى أرض الإسلام وتحت إيالة طاعة مولانا السلطان ولعمارة مدينة برشك وشرشال ونواحي قلعهسان. ..".<sup>78</sup>

وكان رد إسبانيا عنيفا عندما أسست ميليشيات مسلحة للرد على هجومات الأسطول الجزائري، الذي كان يرتاد على سواحلها لإنقاذ مسلمي الأندلس، وكان من نتائج الحملات البحرية المتكررة للأسطول الجزائري على سواحل الأندلس، أن بادرت إسبانيا بشن حملة كبيرة على مدينة الجزائر في أكتوبر 1541م بقيادة ملكها شارل الخامس.

وأثناء حصار مدينة الجزائر من طرف السفن الإسبانية، ظهرت شخصية حسن باشا الذي حث سكان المدينة على الصمود في وجه المحتل، وأشرف بنفسه على عمليات تعزيز المواقع الدفاعية وتحصينها<sup>79</sup> ولم يتمكن قائد الأسطول الإسباني أندري دوريا (André Doria) من اقتحام المدينة، وكانت الخسارة كبيرة في القوات الإسبانية حيث خلفت المعركة فقدان الأسطول الإسباني حوالي 150 سفينة ومقتل 10 آلاف رجل، وتمكن سكان الجزائر من الحصول

على كميات هامة من السلاح الذي تركه جند شارل الخامس، وبذلك استحوطت مدينة الجزائر لقب (الجزائر المحروسة)، وبعد مرور الزمن فرضت إيالة الجزائر قوانينها وسيطرتها على المنطقة حتى أصبحت في نهاية القرن السادس عشر أكبر قوة من بين المدن الجديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط<sup>40</sup>.

ويذهب بعض المؤرخين الغربيين أنه لو لا دخول بلاد المغرب العربي في حظيرة الخلافة العثمانية، لأمكن لإسبانيا تأسيس مملكة على طول الساحل (المغربي)<sup>41</sup>، وللرد على مثل هذه الادعاءات التاريخية، فإنه يمكن القول أنه لو لم تكن الدولة العثمانية منشغلة بالفتوحات في المشرق وصراعها الدائم مع الصفويين، لأمكنها بمساعدة إيالة الجزائر من فتح الأندلس من جديد.

عرفت مدينة الجزائر قاعدة الحكم العثماني، هجرة مكثفة من طرف الموريسكيين الذين وصل عددهم مع مطلع القرن السابع عشر أكثر من 25 ألف موريسكي<sup>42</sup>، وباستقرار الحكم العثماني بالجزائر، تزايد نشاط حركة الجهاد البحري في الحوض المتوسطي، إذ اتخذ الصراع العثماني-الإسباني أبعادا عالمية.

إن المغرب العربي والدولة العثمانية كانا يعتبران، في نظر الموريسكيين أرض الميعاد<sup>43</sup> والتي بإمكانها تقديم ما يحتاجونه من دعم يومي، وعلى الخصوص من سلاح للدفاع عن أنفسهم، وفي هذه

الفترة الزمنية بالذات، سجل تزايد اللاجئين نحو المغرب العربي ابتداء من سنة 1570م، كما تمكن الموريسكيون من أن يجدوا لهم موقعا بالجزائر وقد أصبح وصولهم الجماعي مكثفا عندما بدأ النظام العثماني في الاستقرار.

وتمكن خير الدين من جعل إيالة الجزائر قوة بحرية في المنطقة المتوسطية هزت إسبانيا وأرعدت أوروبا، واستعقت بأن يطلق عليها "بلد الجهاد" وعلى مؤسساتها العسكرية أكبر مدارس الإسلام البحرية<sup>44</sup>. كانت معرفة خير الدين بالملف الموريسكي جيدة، مما جعله يعتقد في وجوب إنشاء دولة قوية وموحدة بالمغرب الأوسط، والتي انطلاقا منها يكون باستطاعته استرجاع الأندلس مرة أخرى، والعمل على اتخاذ الموريسكيين من سياسة الاحتواء الثقافي والديني الذي مارسه محاكم دواوين التفتيش<sup>45</sup>.

ومن جهة أخرى كانت الإيالة الجزائرية في نظر الموريسكيين، أكثر الإيالات العثمانية-المغاربية المهيأة عسكريا لتقديم الدعم والمساندة، وهذا نظرا لفعالية تحرك أسطولها البحري في المتوسط الغربي، وكذا لخبرة قوادها وبحارتها أمام الأسطول الإسباني الذي كان يراقب كل تحرك بحري في اتجاه سواحله. إن القواد العسكريين والسياسيين والدينيين الإسبان كانوا يعلمون جيدا مدى الوزن العسكري لإيالة الجزائر العثمانية في ملف الموريسكيين، فقد سجل عدد كبير من الموفدين والمخبرين الإسبان

إلى الجزائر على أنهم "تجار كوريسكيون وكاتالونيون وإيطاليون وأنهم. علاوة على البعد الديني كانوا يقومون بوظائفهم التجارية مع المغرب العربي من خلال رحلاتهم التجارية، كانوا الوسطاء والمخبرين عن الموريسكيين".<sup>40</sup>

وقد استمر تدفق تيار الهجرة الأندلسية نحو إيالة الجزائر، وخاصة بعد فشل الثورة الموريسكية (1568-1570م)، مما دفع بحاكم الجزائر آنذاك قليج علي باشا إلى التفكير في إمكانية تقديم المدد والذخيرة لمجاهدي غرناطة، حتى أطلق المزرخون على قليج علي 'بطل الإسلام'.<sup>41</sup>

لقد عبرت إيالة الجزائر عن تعاطفها مع الأندلسيين، فبعثت إليهم بالرجال وكمية من الذخيرة الحربية، وقد اعترف حكام الجزائر وعلى رأسهم قليج علي بأن الأندلس لا يمكن استعادتها بدون أسطول عثماني وقوة برية كبيرة، ولكن مع هذا فإن ثورة الموريسكيين في إسبانيا كانت مقيدة لبيلاز باي شمال إفريقيا، لأنها جمدت القوات البحرية الإسبانية بالإضافة إلى تجميدها الجيش الإسباني الذي كان قد بقي في حوض البحر المتوسط، كما أنها أعطت لقلبيج علي باشا فرصة ذهبية لمحاولة سيطرة الجزائر من جديد على ساحل الشمال الإفريقي كله".<sup>42</sup>

ولا يمكن إغفال الدور الهام عند تعرضنا للمرحلة الثانية من الهجرة الأندلسية إلى إيالة الجزائر، دون الحديث عن مبادرة الإخوة

بربروسة وحلفاءهم. كما سبق ذكره. حيث عملوا جميعا على إبعاده استماته هؤلاء الموريسكيين والعمل على استقرارهم بمختلف المناطق الحمرانية وتكشف لنا رسالة السيد أقيلا (D. Juan Aguilla) إلى حاكم بلنسية في 23 أبريل 1541م، عند خروج أفواج هامة ومتواصلة من موريسكي بلنسية نحو الجزائر، عقب فشل حملة شارل الخامس (1516-1556) على مدينة الجزائر (1541م)<sup>49</sup>.

وقد قام درغوت راييس بنقل حوالي 1500 موريسكي من منطقة بلنسية في عام 1569م، وكان من نتائج فشل ثورة البشارات بفرنطة (1570م)، نزوح حوالي 30.000 موريسكي بقيادة الحبيقي إلى الجزائر، وهذا على إثر إتفاق عقد ما بين الموريسكيين ودون خوان دي استريا (D. Juan de Austria)، بتاريخ 20 ماي 1570م<sup>50</sup>. فحاكم الجزائر حسن قنزيانو (1577-1587م)، وكذا بقية البيلاربايات السابقين، قد قاموا بتسهيل إقامة الموريسكيين، إذ أن حسن هذا، قد جلب ألفي موريسكي من منطقة أليكانت (Alicante)<sup>51</sup>.

إن إسبانيا التي تقدر حق التقدير الوزن العسكري للعثمانيين، وخاصة التحركات البحرية للأميرال قليج علي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، ومدى فعالية ذلك تجاه الموريسكيين<sup>52</sup>، وتمكن مراد راييس من شن غارة بحرية على سواحل لورقة (Lorca)، غرب قرطاجنة بفرض نقل الموريسكيين<sup>53</sup>. في سنة 1585، وصلت أعداد من أهالي منطقة كاطالونيا إلى

الحرائر. وكانت الجزائر والمدن المجاورة كالبليدة والقلعة وشرشال. قد امتلأت بهؤلاء الوافدين الجدد، وعليه فإن سكان مدينة الجزائر، أصبحوا بالفعل يتشكلون من غالبية أندلسية.

وبالرغم من مشروع الهدنة الذي أقرته إسبانيا مع الدولة العثمانية سنة 1581م. إلا أنه ازدادت شقاوة هؤلاء الموريسكيين، الذين انتزع منهم كل شيء : حق التملك، ودينهم الإسلامي، وفي هذا التطاقل. استفادت هؤلاء من جديد بالجزائر والدولة العثمانية طالبيين منهما. مدهم بالأسلحة للدفاع عن أنفسهم ضد سياسة الدمج والاحتواء الديني والحضاري. وعندما صعب عليهم الأمر عبروا إلى القرب الفرنسي. واستخدموا ميناء مرسيليا كمحطة للانتقال والإبحار إلى مدينة الجزائر وكان هذا قبل عمليات النفي الجماعي.

وفي سنة 1583م. وجه السلطان العثماني مراد الثالث (1574-

1594م) فرمانا إلى حاكم الجزائر حسن فتزيانو، حيث يعرض علينا فرمان بعض سفن الإيالة أثناء قيامها بحملة ضد السواحل الإسبانية، ثم الاستيلاء عليها من قبل سفن تابعة لدوق مرسيليا المعروف باسم دوق هنري دي فيز (Duc Henri de Guise) الذي كان يحكم المنطقة على عهد الملك الفرنسي هنري الثالث (1551-1589م).“

وقد أرسل الدوق معظم المسلمين الذين وقعوا في الأسر إلى مرسيليا على أساس أسرى حرب، وهناك بالمعجن وحسب الذي أورد

الخبر وجدوا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين، الذين خرجوا من إسبانيا على أساس العبور إلى مدينة الجزائر، كانوا تقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم، وعوملوا معاملة أسرى حرب، وهذا بالقائهم في السجن والسمي لبيعهم لأحد أعداء المسلمين، وهذا هو النص كما ورد في الوثيقة : "... رسالة تعبر بأنه تم القبض على خمسة مسلمين من طرف الحاكم الكافر الذليل (يقصد به ملك إسبانيا)، وبعد خروجهم، ونظرا لمعرفتهم بأحوال الكافر الذليل، نزلوا بولاية مرسيليا التابعة لملك فرنسا (هنري الثالث)، في الوقت الذي قدمت من الساحل الغربي أو (دار الإسلام)، سفينة تحمل اسم (المسلمين الجدد)، والتي أثناء قصدنا للفرار والجهاد في بلاد إسبانيا، التقت. .. بالسفن التابعة لدوق فرنسا الملعون. .. إن كفار هذه المنطقة أو قلعة (سان لوفيني)، قاموا بالاستيلاء على تلك السفن وتعذيب رياسها كما وضع مع معظم المسلمين، وتم إرسالهم على أساس أنهم أسرى حرب إلى ولاية مرسيليا. .. وأثناء وجودنا بالسجن، وجدنا اثنان من المسلمين وأربعة من المدجنين، الذين خرجوا من أرض الكفار (إسبانيا) على أمل العبور إلى الجزائر، وقدموا إلى مرسيليا، إلا أنه تم القبض عليهم كذلك وألقي بهم في السجن على أساس بيعهم كأسرى إلى أحد الكفار. .."<sup>55</sup>

إن نص الوثيقة يعرض لنا بوضوح مصير الموريسكيين الذين قصدوا مرسيليا، ويكشف لنا أيضا خليفة الصراع الذي كان قائما بين إيالة الجزائر وفرنسا قبل معاهدة 21 مارس 1619،<sup>56</sup> خلال هذه



الفترة قامت السفن التابعة لحسن باشا ومراد رابح بحملات عديدة ضد السواحل الجنوبية لفرنسا، في الوقت الذي قامت فيه السفن الإسبانية والجنوية تحت العلم الفرنسي بالاستيلاء على السفن الإسلامية في عرض البحر المتوسط، وهذا ما دفع الدولة العثمانية إلى إرسال العديد من الأوامر إلى إيالة الجزائر لملاحقة هذه السفن والقبض عليها<sup>٥٧</sup>.

ولعل هذه الوضعية هي التي كانت في البند الأول من معاهدة 21 مارس 1619م، بين فرنسا والجزائر، والذي يركز على أن : الأسرى المسترقين من المسلمين الذين يفرون من أراضي الأعداء، ويلجؤون إلى فرنسا، تعطى لهم حرية العبور إلى الجزائر.. وإعطاء الأوامر إلى حكام المدن ومناطق حدود المملكة الفرنسية بعدم إرجاع وبيع هؤلاء المسلمين إلى أعدائهم<sup>٥٨</sup>.

واستقر الأندلسيون في المرحلة الثانية من الهجرة، في مدن جزائرية كثيرة مثل عنابة وبجاية ودلس وتقس، ووجد هؤلاء المهاجرون في الجزائر أرضا تشبه أرضهم، وأهلا سكانهم، فاستوطنوا وساهموا في الحياة الاجتماعية بإدخال عنصرين رئيسيين : الأول تمثل في الكفاح ضد الأسبان في البر والثور، دفاعا عن النفس ومحاولة لاسترجاع ممتلكاتهم، والثاني نشر أنماط الحضارة الأندلسية في الجزائر<sup>٥٩</sup>. ويرجع الفضل في هذه الهجرات إلى توسيع النسيج الحضري لمدينة الجزائر، قاعدة الحكم العثماني، حيث

أصبح لها مركزان رئيسيان يسكنهما الأندلسيون في دلس شرقا وشرشال غربا<sup>٨١</sup>. ولم يتمركز الموريسكيون في مدينة الجزائر فحسب، فقد تمكن رضوان باشا (١٦٠٧-١٦١٠م)، من إرسال مجموعة من لاجئي الأندلس داخل البلاد للالتحاق بالمجموعات السابقة، والتي كانت تعيش بالبليدة والمدينة ومليانة وبجاية وقسنطينة<sup>٨٢</sup>، واستطاعت الجالية الأندلسية من تأسيس مراكز ساحلية وتعزيز خطوطها الدفاعية، بمزغران وشرشال، كما ساهم موريسكيو غرناطة ومرسية في بناء وتعمير المرسى الكبير، وجعلوا منه قاعدة بحرية<sup>٨٣</sup>، واستوطنت عائلات موريسكية أخرى المدن المجاورة لمدينة الجزائر، مثل البليدة والمدينة، وانتشروا في ربوع أحياء مدينة الجزائر وخاصة باب الواد وبولوغين والحامة والقبّة وبوزريعة وتقارين وتليملي. ومن الحقائق الثابتة أن هذه المناطق، عرفت خلال هذه الفترة بحدائقها الخضراء ومنازلها البيضاء<sup>٨٤</sup>، بالإضافة إلى مساهمة الأندلسيين في توسيع عمران مدينتي هنين ومستغانم<sup>٨٥</sup>. ونظرا للضغط السكاني المتزايد على مدينة الجزائر العثمانية، فكر حكامها في تخصيص أماكن أخرى لإقامة المهاجرين الأندلسيين.

وكان لخير الدين السبقي في ذلك، إذ يرجع له الفضل في تأسيس مدينة البليدة عاصمة النتيجة، حيث اقتطع أجزاء من سهولها لأفراد الجالية الأندلسية بفرض الاستيطان، وشيد بها مسجدا جامعاً سنة ١٥٣٥م، وحماما وفرنا، وسارع الناس في بناء المنازل على

الطراز الأندلسي" فأضحت البلدة مدينة الأزهار والثمار وعرفت باسم "الوريدة".

ويرجع الفضل إلى عروج الذي ساعد الأندلسيين في الانتقال إلى منطقة البلدة، وأصبح سيدي أحمد الكبير الوالي الصالح الرمز المقدس للأندلسيين، حيث تحمل مسؤولية الدفاع عنهم، وتمكن من تشييد عدة قرى للاجئين منهم، وهذا ما بين مدينتي الجزائر والبلدة، خلال سنوات 1502م و1523م. وبصورة عامة تمكن خير الدين من حمل المئات من الأندلسيين، ووفر لهم الاستقرار في مناطق ضفاف الواد الكبير المعروف بواد الرمان قرب قبائل شنوة<sup>38</sup>، وفي سنة 1533م، استتجد سكان منطقة تيبازة بسيدي أحمد الكبير، الذي وضع حدا لغارات الجبليين<sup>39</sup>، بالإضافة إلى نزوح بعض العائلات الأندلسية إلى منطقة لوريت (Lorit)، والتي تبعد عن تلمسان بحوالي 7 كيلومترات، وبعد مضي عقد من الزمن، دخل هؤلاء مدينة تلمسان واتخذوها مقرا لهم<sup>40</sup>، ويلاحظ خلال هذه المرحلة أن المناطق الساحلية الغربية من الجزائر، كانت أكثر حفا في استيعاب هؤلاء المهاجرين عن السواحل الشرقية، وهذا يفسر بالقرب الجغرافي بين إسبانيا من جهة وللملاقات الأندلسية-الزيانية من جهة أخرى. وأثناء انتقال المهاجرين الأندلسيين من وهران إلى المناطق المجاورة تعرض لهم الأعراب في الطريق ونهبوا أموالهم، حيث تذكر بعض المصادر أن بعض القبائل الوهرانية، كانت تقوم بأعمال وحشية ضد المهاجرين الأندلسيين، فتفقر البطون آملة أن تجد فيها

المجوهرات وتعمل على تجريدهم من أملاكهم، وقد سار على هذا النهج المؤرخ أبو راس الناصري في كتابه عجائب الأبصار في حديثه عن المهاجرين الأندلسيين بعد سقوط غرناطة، عما ارتكبته قبيلة هبرة بعمياء أوزيو من تعذيب وتقتيل مما دفع بالشيخ محمد أقدار التوجيهي الذي استهض الشيخ أحمددة العبد، وحته على أن يغزو بمشائر سويد على قبيلة هبرة (بين المحمدية وسيق)، حتى أن هبرة بطشت بالأندلسيين : "... ييغزون، بطونهم لما يظنون من ابتلاع نحو جواهر"<sup>٧٧</sup>، وذكر المقرئ : "... فتسلط عليهم الأعراب ومن لا يخشى الله..."<sup>٧٨</sup>

لم يشر المقرئ إلى عملية بقر البطون والتقتيل، لأن أية محاولة لتفسير هذه الرواية على أسس تاريخية لا قيمة لها ولا معنى، لأن كلمة بقر البطون لا تمت بصلة مع الأهالي فهذا نوع من التزييف والمبالغة، وذلك لما كان يتمتع به الأندلسيون من رفاهية ورغد في الجزائر قبل المرحلة السابقة لسقوط غرناطة. إن القبائل الجزائرية في هذه الفترة كانت متحضرة وغير مستعدة للهجوم والبهز على إخوانهم في الدين، وفي هذا الصدد فإن أغلبية الرواة الغربيين و(المغاربيين) في في تلك الفترة، مجمعون على أن بعض المدن والموانئ (المغربية)، قد أساءت استقبال الموريسكيين في وهران وتلمسان، حيث قام البدو بمسلبهم وقتلهم. وقد كتب المؤرخ الإنجليزي شارل لي (Lea) حول هذا الموضوع : "لم يكن مسلمو تطوان متسامحين.. وقد أضيفت إلى الموريسكيين مأساة جديدة، وهذا إلى درجة أن جميعهم

لم يكونوا فرحين ليعلموا أن هناك موريسكيين مسيحيين ثابتين في دينهم قد رجموا أو قتلوا، وهذا نتيجة رفضهم دخول المساجد، وفي البلاد المغاربية، وكقاعدة عامة، كانت آلام المهجرين شنيعة جدا، وعندما نزلوا بوهران سعوا لتبني خطة إنشاء دولة موريسكية.. ولا شك أن الموريسكيين لم يكونوا يدركون الوضعية العامة، إلى أن عايشوا بأنفسهم كره العرب البدو لهم، وأنهم لا يرغبون الآن إلا في الرجوع إلى إسبانيا ليموتوا مسيحيين..<sup>71</sup>.

ومهما يكن من انتقاد لهذه الروايات فإن بعض الباحثين المعاصرين تبثوا مثل هذه المواقف بهذه الفترة الحرجة، محللين إياها بشكل غير متوازن وهو الأمر الذي جعلهم يركزون على الطابع غير الإنساني والسلبى لمواقف بعض الطبقات الاجتماعية للأهالي، هذه الوضعية الناجمة عن الفوضى الإدارية والسياسية للمغرب، كونها ظاهرة تاريخية قديمة، والمتمثلة في الصراع القبلي ونهب الأملاك، لم يستطع النظام العسكري العثماني القضاء عليها.

وإذا كان بدو وهران وتلمسان قد نهبوا أو سرقوا أملاك وثروات الموريسكيين الذين حلوا بالساحل المغاربي، دون أن يقع القصاص عليهم، فهذا غير معقول لأن الأهالي لم يكونوا على علم بمأساة الموريسكيين السياسية والدينية وعلى الخصوص حول نتائج طردهم من الأندلس، بل تم نهب هؤلاء الموريسكيين بسبب مظاهر الثراء البادية عليهم، ومن هذا المنطلق تطرح التساؤلات التالية :

- هل كانت السلطات تعلم بما ارتكبه البدو في حق الموريسكيين؟  
- وهل كان هؤلاء واعون بعملية النهب والسلب التي مارسوها تجاه  
هؤلاء الموريسكيين الذين التجثوا إلى الساحل المغربي كالتماس  
الأمن والحماية ؟

إن أعداد الموريسكيين الوافدين على إيالة الجزائر خلال هذه  
المرحلة، كان أقل إذا ما قورن بمثيله في كل من المغرب وتونس،  
ونرجعه في رأينا إلى تعرض هؤلاء المهاجرين البائسين للاعتداء  
والنهب والسلب من طرف القبائل المحلية من جهة، وإلى طبيعة  
الحكم العثماني بالجزائر على أساس كونها إيالة دار الجهاد  
ومحور صراع دائم مع القوى المسيحية في المنطقة من جهة أخرى

ومما يلاحظ أن الأندلسيين خلال هذه الفترة كانوا يتعرضون  
إلى مخاطر كثيرة في طريقهم إلى الجزائر، ففضلا عن الأضرار  
التي لحقت بهم من جراء غارات وهجومات الأعراب وانتشار الأوبئة،  
نجدهم يتلقون أبشع أنواع التعسف والظلم على أيدي ربابنة السفن  
الإسبانية، وقد ينتهي بهم الأمر إلى الفرق في البحر.

## الهوامش :

- (11) شكل قسم من المهاجرين الأندلسيين المطرودين من إسبانيا و جمهورياتها  
مصب نهر أبي رقراق، وكانوا حركة الجهاد البحري. وفي سنة 1633 هـ  
عن الحكم السعدي بفاس وكونوا جمهوريات صغيرة في كل من  
والرياض وسلا. انظر : محمد، رزوق، الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب خلال  
القرنين 16 و17م، الدار البيضاء : إفريقيا الشرق، 1991، ص 112-113  
(12) Moulou, Belhamissi, Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830),  
Journ. de l'Institut d'Etal Université de Bordeaux III, Mars, 1986, T2, P.270.  
(13) - وولف، جون (ب)، الجزائر وأوروبا 1500-1830م، ترجمة وتعليق  
القاسم سعد الله، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1986م ص 181  
(14) - Lussu L'auger histoire du royaume d'Alger, Paris, éd. Joyet, 1992, p.69.  
(5) - هلايلي، حنيفي، النظام الحربي للجزائر منذ مطلع القرن السابع عشر  
حتى سنة 1830، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة سيدي بلفاسر، 1994.  
ص 155-156.  
(6) حول نشاط رياس البحر وأهميتهم في الجزائر خلال الفترة العثمانية انظر  
M. Belhamissi, op.cit. T1, PP.195-216.  
(7) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 200.  
(8) Père DAN, Histories de Barbarie et de ses conaues des royaumes des villes d'Alger,  
de Tunis de Salé et de Tripoli, 2ème édition, Paris, P.Roudet, 1637, PP.313-314.  
(9) Moulou, Belhamissi, L'Algérie sous les Turcs, Alger éd Mimouni, 2ed, Alger, 1991,  
PP 167-170  
(10) جون (ب) وولف، المرجع السابق، ص 202.  
(11) Devouda (Albert), Le Rais Hamidou, A.Jourdan, Alger, 1859.  
(12) الشريف الزهار : مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار، (تحقيق : أحمد  
توفيق المدني)، ط2، الجزائر : الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1980م ص  
106-103.  
(13) كان يترأسه أميرال الذي يعد من أقدم العناصر في طائفة الرياس.  
(14) الشريف الزهار، المصدر السابق، ص 117.  
(15) Belhamissi, op.cit, T1, P.163.

- (16) أبو الحسن علي التمقروتي عالم مغربي، حمل سعيه في سلاط أحمد المنصور الذهبي (1570-1603م)، وله رحلة بعنوان الصحة المستحصية في الصحرة التركية ويتحدث فيها عن لإقامته بالجزائر، ونوبه في سنة 1602 هـ 1603-1604م.
- (17) مولاي، بلحميسي، الجزائر من خلال الرحالة المغاربة في العهد العثماني، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1982، ص 60-61.
- (18) Devoulet A., « La marine de la regence d'Alger », in: *■ A (N° 13) 1869, P.388.*
- (19) *Venture de paradis: Tunis et Alger au XVIIIe siècle, présenté par Joseph Cuq, Paris, Sindbad, 1983, p.191.*
- (20) ناصر الدين، سعيدوني، الأندلسيون (الموريسكيون) بمقاطعة الجزائر (دار السلطان) أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر، حوليات جامعة الجزائر، العدد 7، الجزائر 1993، ص 107-129.
- (21) إن التحرك العثماني في شمال إفريقيا ونجاح خير الدين بربروسة في ربط إيالة الجزائر بالدولة العثمانية، ونجاحه في إسقاط قلعة البنيون الإسبانية سنة (1529)، ثم فتحه لتونس سنة 1534 والانتصارات المتلاحقة، جعلت الملك الإسباني شارل الخامس يتحرك إيماناً منه بأن العثمانيين يمثلون تهديداً مباشراً لأمن المسيحية وللممالك بأوروبا.
- (22) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المنتصرين ط4، القاهرة : مكتبة الخانجي 1987، ص 240-245.
- (23) عبد الجليل، التميمي، "رسالة من مسلمي غوناطة إلى السلطان سليمان القانون سنة 1541"، المجلة التاريخية المغربية، العدد 3، تونس 1975، ص 37-47.
- (24) فارس، محمد خير، تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، دمشق : المطبعة الجديدة، 1981-1982م، ص 13.
- (25) المصدر نفسه، ص 16.
- (26) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص 107-100.
- (27) حول تأسيس إيالة الجزائر، راجع :



- شارل أندري، حوثيان، المصدر السابق، ج2، ص 121-150.
- (28) أجضو، علي، "الدولة الجزائرية الأولى (1514-1800م) دراسة مؤسسية"، **مجلة العلوم الاجتماعية**، العدد 2، جامعة باتنة، ديسمبر 1994م، ص 147-154.
- (29) جون (ب) ووثف، المصدر السابق، ص 14.
- (30) - عبد الجليل، التميمي، "الدولة العثمانية قضية الموريسكيين"، **المجلة التاريخية الجزائرية**، العدد 24-25، تونس، نوفمبر 1981، ص 8.
- (31) ولد الحسن بن محمد الوزان في غرناطة ما بين عامي 1495-1500م، توفي سنة 1537، ووقع أسيرا في يد القراصنة المسيحيين، وقدموه هدية إلى البابا ليون العاشر، الذي قام بتعميده، وأطلق عليه اسم جان ليون الإفريقي. اشتهر بكتابه : وصف إفريقيا للمزيد راجع : الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي ومحمد الأخضر، ط1، الرباط 1980، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ج2، ص 34.
- (32) مرمول كاربخال، رحالة ومؤرخ إسباني، كان خبيرا في الشؤون الإفريقية، ووقع أسيرا في المغرب الأقصى سنة 1556م، وكتابه طبع بعد معركة ليبانت (1571م).
- (33) مرمول، كاربخال، إفريقيا، ترجمة : محمد حجيو محمد زينبو محمد الأخضر، الرباط : الجمعية المغربية للتأليف و الترجمة والنشر، 1984، ج2، ص 362.
- (34) Roland, Villot, Arzew des origines a nos jours, Oran, Edition Periti, 3émeed., 1961, p. 64.
- (35) محمد عبد الله، عنان، نهاية الأندلس وتاريخ العرب المتصيرين، ط4، القاهرة : مكتبة الخانجي، 1987، ص 388.
- (36) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي، "المقال السابق الذكر، ص 39، وذكر غرامون عن إنقاذ 10 آلاف موريسكي، راجع : Grammont (H.D-de), Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830, Paris, 1887, p.3.

(37) مجهول كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق) نور الدين عبد القادر، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و 82.

(38) مجهول، كتاب غزوات عروج وخير الدين (تصحيح وتعليق : نور الدين عبد القادر)، الجزائر : المطبعة الثعالبية، 1934، ص. 48 و 82.

(39) Haedo, « Histoire des rois d'Alger », Trad et annotée par (H.D. de Grammont), A Jourdan, Alger, 1881... p. 62.

(40) Braudel, (Fernand), La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, 2ème édition, Armand colin, Paris, 1966, T2, p. 288.

(41) Guin, L. « Quelques notes sur les entreprises des espagnols pendant la première occupation d'Oran », in R.A. (N° 28), 1886, p. 313.

(42) سعيدوني، ناصر الدين، دراسات وابحاث في تاريخ الجزائر (العهد العثماني)، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، 1984م ص 132.

(43) عبد الجليل، التميمي، رسالة من مسلمي... المقال السالف الذكر، ص. 100-107.

(44) علي، آجقو، المقال السالف الذكر، ص. 134-154.

(45) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 39.

(46) عبد الجليل، التميمي، الدولة العثمانية، المرجع السابق، ص 8.

MAXANGE, Desfontin, Eudj'Ali, Paris, Ed A. Pedon, 1930, p. 120. (47)

(48) جون (ب) وولف، المصدر السابق، ص. 84-85.

(49) Chakib, Benafri, ENDULUSTE SON MUSULUMAN Kalintisi MORISKO' LARIN CEZYIR' E Cuçu un Osmanli YARDI M (1492-1614), Ankara 1989, p. 100.

(50) ناصر الدين، سعيدوني، دراسات.. العهد العثماني، المرجع السابق، ص. 131.

(51) Haedo, Histoire, op. cit., pp. 193-194.

(52) محمد، سي يوسف، قليج علي باشا ودوره في البحرية العثمانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، 1988، ص. 179.

(53) محمد عبد الله، عنان، المرجع السابق، ص 388.

(54) Chakib, Benafri, op.cit.p.35.

(55) Chakib, Benafri, op.cit.p.

(١٩٥١) نص اتفاق معاهدة ٢١ مارس ١٦١٩م على احترام الطرفين الفرنسي-الجزائري. للمعاهدات المبرمة بين الدولة العثمانية وفرنسا، كما التزم الطرفان بوقف شكل الأعمال العدوانية ضد بعضهما البعض، ونصت المعاهدة على إقامة سلم دائم بين البلدين.

(١٥٧) إن الأوامر السلطانية المهمة (مهمة دفتري)، والموجهة إلى بيلربايات الدولة العثمانية في القرن ١٦م، بينت بوضوح ثقوية المقاومة ضد الأسبان، معتمدة على إيالة الجزائر والتي كانت تتميزها محورا إستراتيجيا في هذه المقاومة.

(٥٨) جمال، قنان، معاهدات الجزائر مع فرنسا (١٦١٩-١٨٣٠م)، الجزائر : المؤسسة الوطنية للكتاب، ١٩٨٧م، ص ٢٦٦.

(٥٩) - سعد الله، أبو القاسم، تاريخ الجزائر الثقافة، ط١، بيروت : دار الغرب الإسلامي، ١٩٩٨، ج١، ص ١٤١.

(٦٠) - ناصر الدين، سعيدوني : "الاندلسيون(الموريسكيون) بمقاطعة دار السلطان أثناء القرنين السادس عشر والسابع عشر"، حوليات جامعة الجزائر، العدد ٧، ١٩٩٣، ص ١١٠.

(٦١) - Gaïd, L'Algérie sous les turques, Alger, ed Mimouni, Zémeced, S.D, p.120.

(٦٢) - Alexander (P), Djaglov, « Mers El kebir », in, R.A, (N°٨٤), ١٩٤٠, pp. ١٥٧-١٨٥.

(٦٣) - M. Gaïd, op. cit., pp. ١٠٣-١٠٤.

(٦٤) - Moulay, Belhamissi, Histoire de la marine algérienne (١٥١٦-١٨٣٠), Alger, ENAL, Zémeced, ١٩٨٦, p. ٥٣.

(٦٥) - Monlai, Jean, Les états Barbaresques, que sais-je, Paris, PUF, ١٩٦٤, p. ٧٢.

(٦٦) - Kamel, Filali, Sainteté maraboutique et mystique, Contribution à l'étude du mouvement maraboutique ■ Algérie sous la domination ottomane XVIe-XVIIe siècles, thèse inédite, Strasbourg, ١٩٩٤, p. ١٣٤.

(٦٧) - Trumelet, C, Blida, récits selon la légende, la tradition de l'Histoire, Alger, ١٨٨٧, p. ٥٧٧.

(٦٨) - Ravillard, Martine, Bibliographie commentée des Morisques documents imprimés de leur origine à ١٩٨٢, Thèse inédite Paris, ١٩٨٠, T2, p. ١٤٨.

١٦٩١- ابن سحنون، الراشدي، الثغر الجماني في ابتسام الثغر الوهراني (تحقيق وتقديم) : المهدي البوعبدلي، قسنطينة، منشورات التعليم الأصلي، سلسلة التراث (١٩٧٣)، ص. ٢٧-٢٨.

١٧٠١- المقرئ، شهاب الدين أحمد، نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب، (نشر وتحقيق : إحسان عباس)، بيروت، دار صادر، ١٩٨٨، ج. ٤، ص. ٥٢٨.

١٧١١- شارل، لي، العرب والمسلمون في الأندلس بعد سقوط غرناطة، (تعريب : حسن الكرمي)، بيروت : منشورات دار لبنان للطباعة والنشر، ١٩٨٨، ص. ٢١٢.

## الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر المتوسط

أ.ة. / عباس منصور ليلي.

أ.ة. / بعزیز بركاني أمال

جامعة هواري بومدين للعلوم

والتكنولوجيا - كلية علوم

الأرض والجغرافيا والتهيئة

القطرية

### الملخص

يطبع واقع العلاقات في ظل عولمة الاقتصاد العالمي، كثير من التناقص والإقصاء الذي يمر جزء هام منه عبر الموانئ خاصة التجارية منها. باعتبارها بوابات التفتح على الخارج.

وكانت الجزائر قد التزمت منذ دخولها اقتصاد السوق وتوقيعها على اتفاق برشلونة ومشروع انضمامها في منظمة التجارة العالمية، بتهيئة جميع قطاعاتها بما فيها قطاع النقل الذي تمثل فيه الموانئ أحد أهم الركائز المعتمد عليها لتطوير التبادل مع مختلف دول العالم، بحيث استفادت الموانئ خاصة الكبرى منها كميناء العاصمة، من سياسة جد طموحة تهدف إلى الرفع من قدراتها، طاقات استيعابها وتحسين كفاءتها، حتى تتمكن من أخذ مكانتها بين موانئ البحر المتوسط التي تشهد الجزء الأكبر من التبادل التجاري للجزائر.

تمكن ميناء العاصمة منذ سنة 1995 وإلى يومنا هذا من تسجيل نشاط غير عادي، تعيز بالنمو المهم لحركة النقل بالحاويات والحركة الإجمالية للسلع. بحيث قدرت نسبة نمو نشاط الميناء في سنة 2008 بأزيد من 15 بالمائة بالنسبة للحركة الإجمالية و32 بالمائة بالنسبة للنقل بالحاويات، بينما سجلت حركة المسافرين تراجعا بسبب بداية ظهور بؤر تخصص الميناء والذي يعد نتيجة إيجابية لسياسة تطوير وعصرنة الموانئ المطبقة في السنوات الأخيرة

ويضطلع ميناء العاصمة الذي يمر عبره 30 بالمائة من حجم التبادل التجاري مع الخارج، بالأعباء التقليدية. بالإضافة إلى الدور الجديد الذي يتدرج في إطار تطبيق أهداف سياسة هيكلة وعصرنة الموانئ. وقد مكن النمو المتواصل لميناء العاصمة من تحسين دوره على المستوى المحلي والمتوسطي، فكما مكن العاصمة المدينة التجارية من تطوير علاقاتها بالميناء من خلال ما تمنحه من هياكل ومرافق ازدهرت مع نمو نشاط الميناء، والمتتمثلة في المهن الجديدة المرتبطة بالميناء، بالإضافة إلى جميع عمليات التهيئة التي استفادت منها العاصمة والميناء في آن واحد، فيمكن الجزم بأن مستقبل نمو الميناء مرتبط بمستقبل تطور المدينة، التي تنهض لتنمية أبعادها الدولية أكثر من أي وقت مضى.

**الكلمات المفتاحية :** ميناء العاصمة، منطقة البحر المتوسط،

عصرنة الموانئ، تطور المدينة، أبعاد دولية.

## مقدمة

تساهم الموانئ في إظهار التشكيلة الحضرية للمدن الساحلية ودرجة أهميتها وطبيعة الدور الذي تؤديه نظرا لكونها نقاط عبور من وإلى الخارج تمر عبرها التبادلات التجارية التي تتسم بالضغط والتوسع، فتتوسط من خلالها العلاقات بين ثلاث مستويات مجالية هي الخارج، الميناء، المدينة وظهيرها.

كما تمنح الموانئ للمدن الساحلية إمكانيات لا تتوفر عليها مدن أخرى واقعة في الداخل، فالمدينة المينائية تكون بمثابة المدينة التي حبتها الطبيعة والإنسان معا، ليجملا منها مدينة ليست كغيرها لا في الموقع ولا في الوظائف، مدينة تتحمل مسؤوليات أمن السواحل والتجارة والعلاقات الخارجية من جهة، فضلا عن دورها في تحقيق النمو الاقتصادي بفضل موقعها، عادة، كمركز قوة عمراني من جهة أخرى.

كذلك هو الحال بالنسبة لمدينة الجزائر العاصمة وأكبر مدينة على المستوى الوطني التي تربطها بمينائها علاقات وظيفية تقاطعية تارة وتكاملية تارة أخرى مما جعل كليهما يؤثر في الآخر سلبا وإيجابا.

وسكان ميناء الجزائر قد حقق في السنوات الأخيرة زيادة في النشاط وارتفاعا في حجم الحركة التجارية، مكناه من تحسين مداخيله وتنوع زبائنه وممونه إلى خارج منطقة التبادل التقليدية، الشيء

الذي سمح بظهور نشاطات جديدة في المدينة ونظّم قطاعا لها صلة وثيقة بهذا الأخير.

وترتبط المشاريع الحائية والمستقلية المنطوقة بتنمية المدينة وتحسين أبعادها الدولية ودرجات تفتحها على الخارج عموما وعلى منطقة البحر المتوسط خصوصا، بعمليات تطوير الميناء في نقاط عديدة نظرا للأهمية القصوى التي يمثلها وجود الميناء في قلب المنطقة المركزية للعاصمة كعنصر أساسي يؤثر في منظومتها الحضرية<sup>1</sup>. فمن المتوقع أن يشهد الميناء والشريط الساحلي الممتد شرق المدينة وغربها وحتى مناطق من ظهيرها القريب، عمليات تهيئة ضخمة تكون في إطار تجسيد مشاريع جد طموحة شبيهة بتلك التي نعرفها مدن أخرى مينائية من حوض البحر المتوسط والتي يتوحى من ورائها البروز على الساحة الدولية.

### طبيعة واتجاهات التبادل التجاري للجزائر عبر ميناء العاصمة :

تمكن على مدى عدة سنوات، ميناء الجزائر من تسجيل نمو مستمر في حجم الحركة الإجمالية للسلع بسبب توفر عوامل ديناميكية شهدها الميناء، تتعلق بطرق التسيير الجديدة وبحجم الاستثمارات التي استفاد منها والتي سمحت له بتعميق طرق شحن وتفريغ البضائع ومعالجة حركة العبور بكثير من الاحترافية، بحيث

---

1- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, ESTIB, septembre 2002



معالج ميناء العاصمة سنة 2007، أكثر من 11 مليون طن من السلع المختلفة مقابل 10.8 مليون طن حجم البضائع التي مرت عبر الميناء و9.24 مليون طن من البضائع استقبلها نهائي الحاويات.

والجدول التالي يلخص نشاط الميناء فيما يتعلق بحجم الحركة الإجمالية للسلع بين سنوات 2001 و2006.

### الحركة الإجمالية للسلع بميناء العاصمة الجزائر :

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006
الواردات بالطن	5143767	5816839	4753797	5429747	5784923	7433317
نسبة الواردات	80%	81%	79%	79%	81%	85%
الصادرات بالطن	1259564	1177130	1236439	1432909	1333737	1298933
نسبة الصادرات	20%	19%	20%	21%	19%	15%
المجموع	6403331	6193969	5990236	6862656	7118660	8732250

ويظهر الجدول طبيعة نشاط الميناء الذي تسيطر عليه عمليات الاستيراد أكثر من التصدير المقتصر على المواد الزراعية، المعادن

والمحروقات، والعكس بالنسبة للواردات التي تتنوع فيها السلع والتي يمكن إدراجها في ثلاثة مجموعات هي : السلع المصنعة، الآلات وعتاد التجهيز التي مثلت 68.08، مواد غذائية وصيدلانية ومواد غير استهلاكية مثلت 31.92 من مجموع واردات الجزائر.

علما بأن سبب التذبذب البسيط في مجمل الصادرات والواردات يعود إلى تقليص استيراد بعض المواد من حين لآخر بسبب ارتفاع أسعارها أو انتهاء العقود المبرمة بشأنها، لكن بصفة عامة تبقى الواردات في ارتفاع مستمر، بحيث مثلت سنة 2008 نصف عائدات التجارة الخارجية التي بلغت 78.23 مليار دولار بزيادة 11.5 مليار دولار عن السنة السابقة.

أما بالنسبة لتوزيع التبادل التجاري وفق المناطق الاقتصادية، فإن جزء هام منه يقتصر على منطقة التبادل التقليدي للجزائر والمتمثلة في دول أوروبا والبحر المتوسط، فالدول الثلاثة إيطاليا، إسبانيا، فرنسا مازالت تعتبر أهم زبائن الجزائر رغم ظهور زبائن جدد من خارج المنطقة تتسم العلاقات معهم بالشدة وبالتنوع. انظر الجدول أدناه.

أهم مناطق التبادل التجاري للجزائر سنة 2007 :

الدولة والمنطقة	نسبة التجارة الخارجية	نسبة الزيادة 2008-2007
منطقة البحر المتوسط	فرنسا	16.51
	إيطاليا	70.43
	إسبانيا	70.86
	تركيا	12.05
المجموع والمعدل		41.42
خارج المنطقة	الصين	39.12
	و.م.أ	58.24
	الأرجنتين	57.63
	اليابان	40.83
المجموع والمعدل		48.95

«كانت منطقة المتوسط ولا تزال مجال عبور، لكن عوامل الحركة واتجاهاتها بين ضفتيها وبينها وبين العالم، اختلفت وتغيرت بفعل تأثيرات العولمة التي زادت من حجم التبادل في بعض النقاط لكنها كذلك جعلته مقتصرًا على جهات معينة مظهرة الفوارق

الطابعة بين المحاللات في هرسها بحر القسطنطينية في القسطنطينية في بحر  
شبهكتات جديدة تخصص في معاملها للتقاسير والبحوث في معصرة

ونقضي دول المجموعة الاقتصادية ودول منطقة البحر المتوسط  
الاقتصادية (OECD) أكثر المجموعات نمواً مع بحر من حيث  
يتعلق بالتبادل التجاري بطراً لا يربط هذه الأخيرة، معصر دول  
تاريخياً تؤثر فيه جملة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية  
منها اعتبارات اقتصادية، لكن يمكن أن نحصرها في عوامل تاريخية  
بالمعامل الجغرافية كعامل القرب والذي يكون له دور في تحديد  
التبادل التجاري نحو بعض الدول أكثر من غيرها كما هو الحال  
بالنسبة لدول المغرب العربي مع فرنسا وإيطاليا ودول الشرق العربي  
بتركيا والمانيا.

كما كانت كثير من الدول قد عانت وتمر بمرحلة بحر من  
من اقتصر تبادلها التجاري على دول معينة فقط وهو الشيء الذي  
دفع بها إلى تنويع زبائنها وعموميتها تقريباً إلى كل مناطق العالم.  
أهمها منطقة البحر المتوسط، فقد مثلت نسبة التبادل مع دول حوض  
البحر المتوسط سنة 2008 أزيد من 29 بالمائة مقابل 14 بالمائة مع دول  
أوربية من خارج المنطقة.

---

1. Les Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes par H. Balle, P. N. Bauratau et autres, France, 1976.

«ويخضع مستقبل تطوير العلاقات التجارية للجزائر بدول حوض البحر المتوسط وبدول العالم عموماً لعوامل اقتصادية داخلية وأخرى تشهدها الساحة الدولية، التي ما فتئت تفتتح فيها الدول أكثر فأكثر على مناخ جديد في التعامل تتحكم فيه شروط المنافسة، والفعالية والقدرة على الإبداع في جميع المجالات». وتشهد منذ سنوات، منطقة البحر المتوسط التي تلعب فيها المدن المينائية دوراً محورياً، ديناميكية هامة تحركها الموانئ الأساسية أو ما يعرف بالموانئ الدعامية (LES PORTS PIVOTS).

تجلب الموانئ الهامة نحوها جزءاً كبيراً من الحركة التجارية بالإضافة إلى جذب الاستثمار والعمالة المستقطبة عادة من ظهير المدن المينائية نفسها، بينما تعاني أخرى من شبه إقصاء بسبب مواقعها غير الملائمة والبعيدة عن ما يعرف بخطوط وأروقة الملاحة من جهة وبسبب نقص في مستوى تجهيزها وتدني نوع خدماتها، فميناء الجزائر مثلاً يعالج من 8 إلى 9 حاويات في الساعة مقارنة بموانئ مرسيليا- فوس وبرشلونة وجينوة تورو وجان يابطاليا التي تعالج من 25 إلى 30 حاوية في الساعة.

وتمثل معظم موانئ المتوسط وبالخصوص تلك الواقعة بالقرب من الجزر والضائق موانئ جد حيوية تسيطر على جزء كبير من

---

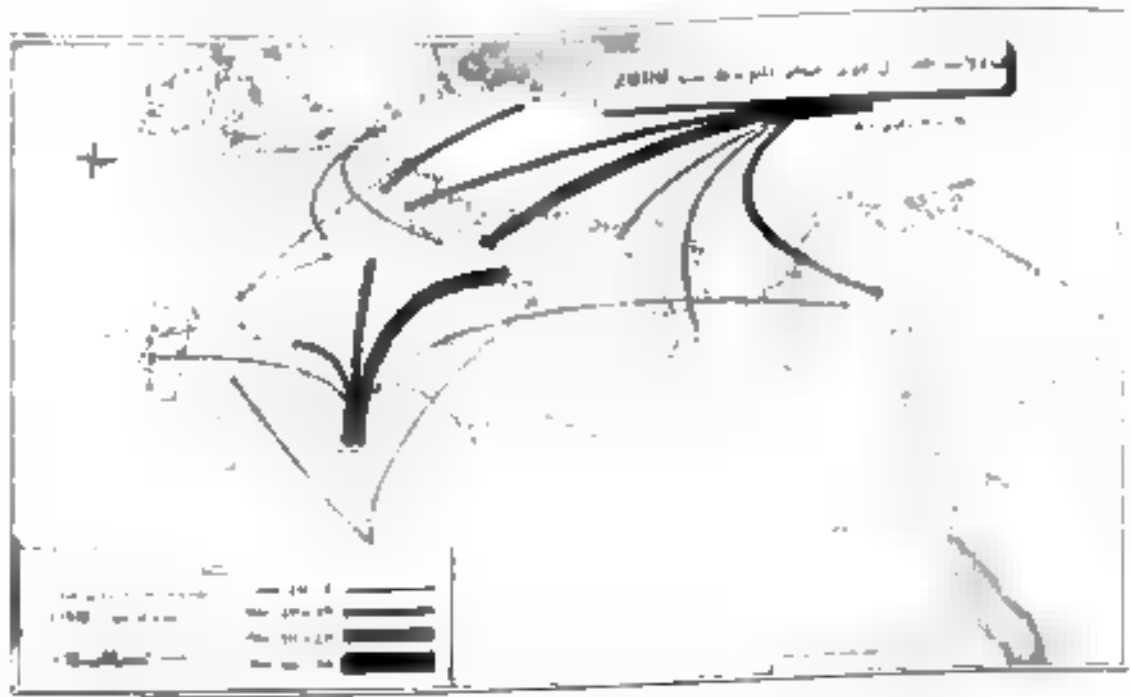
1- Gruvernal E., Huchet J. P., La logique du coteneur : Le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloque, IUT de Saint-Nazaire, Université de Nantes, 1998.

الحركة البحرية التي أصبحت تتمركز حولها أكثر من غيرها بسبب اجتماع المصالح التجارية والعسكرية وبسبب رُسُو البواخر بها في طريق عبورها نحو مناطق أخرى عبر الدردنيل والبوسفور نحو البحر الأسود، مما أدى لتنافس أكثر من دولة للسيطرة عليها، فقد زاد اهتمام كثير من الدول بالبحر المتوسط وانشغلوا بالسيطرة عليه، وقد بدا هذا الانشغال في جملة الإجراءات التي أقدموا عليها ومن بينها العناية بالتقنيات البحرية وتطوير بناء الترسانات، وإستراتيجيته البحرية الرامية إلى السيطرة على المنافذ البحرية، وبالرغم من كون البحر المتوسط لا يمثل إلا 1 بالمائة من مساحة مياه الكرة الأرضية إلا أنه بحر يمتاز بحركة تجارية كثيفة بين ضفتيه وبينه وبين موانئ الأطلسي والبحر الأحمر عن طريق قناة السويس.

وتمر عبر البحر المتوسط 97 بالمائة من صادرات المحروقات بالنسبة للجزائر والتي قدرت بأزيد من 91 مليون طن، فنظرا لأهمية السوق الجزائرية سواء من حيث الاستهلاك أو من حيث التموين بالطاقة وبعض المنتجات الأخرى تتجه كثير من المؤسسات العملاقة في ميدان النقل البحري نحو فتح فروع دائمة لها خاصة في ميناء العاصمة أكبر موانئ الجزائرو يعتبر خطا ميدغاز نحو إسبانيا وجيلسي نحو إيطاليا جزء هام من هذا التبادل التجاري الذي يغذي صناعات مختلفة في ظهير المدن المينائية، أنظر الخريطة.

---

1 - منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، المثانيون والعمال المتوسطي، المغرب، 2003.



وتنافس هذه الشركات البحرية الشركات الوطنية للنقل البحري سواء المختصة في نقل المسافرين أو في نقل السلع مادام أن الشركة الوطنية للملاحة البحرية لا تغطي إلا 64 بالمائة من طلبات السوق وشركة النقل البحري للمسافرين لا تغطي إلا نسبة 05 بالمائة. وطاقة الشركة الوطنية للنقل البحري هي 766000 طن مقارنة بالشركات المغربية التي تمنح طاقة قدرها 3.7 مليون طن.

وأدى التنافس بين المؤسسات الوطنية للملاحة البحرية والمؤسسات العالمية إلى فتح رساميل هذه المؤسسات أمام مؤسسات فرنسية - إسبانية التي سمحت باستقدام 8 بواخر إلى ميناء الجزائر وإنشاء شركات مختلطة مثل مؤسسة صفيانال الجزائرية - الفرنسية وشركة عابر المتوسط، كما حلت سنة 2005 مؤسسة ألترام التي كانت قد أسست منذ 1974 بسبب المنافسة في ميدان النقل البحري.

شهر الرحلات منتظمة بين عيد تونس لأفولات و بين 14  
رحلة في شهر تونس نيساء - مغرب 10 رحلة في شهر نيساء  
نيساء 15 رحلة في شهر مد يضر بين حتى نيساء مع موانئ  
نيساء بحرية هي قديمة. وعدد الحظوظ بحرية بين مغرب  
مغربي والمتوسط عشر صعب تلك المنطقة نحو لأقصى وأوروبا  
تحررت بعض 10 مقابل 3. تونس 4 مقابل 1 والمغرب حسب الموقع  
لحب ثلاثة أربع تحركت يسيطر عليها موانئ تونس نيساء نيساء  
وأندلس ويبقى ميناء الجزائر ميناء يشهد عدد كبير من الرحلات  
منتظمة مقارنة بالموانئ نوضية الأخرى فوهران 130 رحلة.  
سكيكدة 40 رحلة، بجاية 50 رحلة، خاصة بين الجزائر فرنسا  
والجزائر إسبانيا التان تمثلا 60 بالمائة من مجموع الرحلات المنطلقة  
من وادي موانئ الجزائر

وفي إطار دعم القدرات التنافسية للموانئ الجزائرية تم تحسين قدرات الشحن والتخزين بالنسبة لميناء العاصمة والرفع من عدد الخطوط نحو برشلونة بمعدل 18 رحلة في الشهر، وبطاقة 20000 مسافر وبأسعار تنافسية لم تزيد عن حدود 15000 دينار. كما تنطلق خطوط أخرى من مرسيليا وميناء أليكانت نحو موانئ أخرى في أوروبا وقدّر عدد الرحلات سنة 2007 عبر ميناء العاصمة 923 رحلة و484696 مسافر وتقلصت عدد الرحلات سنة 2008 إلى 57 و443800 مسافر. لكنها مكنت للشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين من تسجيل رقم أعمال قارب 323 مليون دينار.



أما فيما يتعلق بنقل البضائع، فقد سجلت الجزائر 10,10 مليون طن سنة 2000 و 18,18 مليار وحدة نقل سنة 2007، مما يجعلها تحتل المرتبة الأولى بين دول المنطقة، بحيث مثل المهاجرون 30% فقط من مجموع البضائع المنقولة. ب 11 بالمائة، أكثرهم من أوروبا، تليها آسيا بـ 10%، ثم أفريقيا بـ 7% من الجزائر ميناء نحو أوروبا بسبب 11 بالمائة

وتواجه شركات النقل المنافسة حادة من قبل شركات البحر المتوسط وشركة عابر المتوسط اللتان تساهمان بنسبة 10% من حجم حركة المسافرين و 56 بالمائة من حجم حركة البضائع. والجدول التالي يبين حجم الحركة البحري مع مختلف موانئ البحر المتوسط وطبيعة الحركة في أهم الموانئ الجزائرية بحرية

حجم وطبيعة الحركة البحرية لأهم موانئ الجزائر مع دول منطقة البحر المتوسط، سنة 2007

الميناء	حجم الحركة %	معروفات 2	عدد وحدات منقولة
			شحن بحري
الجزائر	10.10	2.33	415000
عنابة	4.63	0.23	150000
وهران	3.14	0.09	110000
بجاية	12.83	0.43	50000

Ministère de transports, plan de développement stratégique des ports, algériens, décembre 2007. Calculé à partir France, Raffat et Nishol Engineers inc, Armship U.S.A, Algérie

يشترط المتعاملون وشركات النقل البحري التي تتعامل مع الموانئ الجزائرية وبالأخص ميناء العاصمة إيجاد مناخ عمل يكون أكثر ملائمة فيما يتعلق بسرعة معالجة البضائع وبطرق الشحن والتفريغ وبتوصيل المعلومات بالإضافة إلى التحكم في التقنيات الجديدة للملاحة البحرية، التي مازالت الموانئ الجزائرية لم تصل فيها إلى مستوى يمكنها من جذب المزيد من الحركة البحرية نحوها، ومع كل ما يترتب عن ذلك من عوائد مادية وغير مادية تستفيد منها بالدرجة الأولى المدينة المينائية. وتعرف الجزائر تغطية جيدة من طرف شركات :

CMA CGM, MSC, TAROS CONTENAR et MAERSK

كما تتمركز هذه الشركات في أهم موانئ البحر المتوسط مثل ميناء مالطا، فالينسيا والجزيرة.

التحديات الإستراتيجية لتطوير الميناء وتفتح المدينة على الخارج :

تتجه معظم موانئ العالم وخاصة الموانئ الواقعة في مناطق إستراتيجية تشهد المنافسة التي قد تؤدي إلى الإقصاء، لعمليات تغيير وتحسين مستمرة وصلت إلى حد نقل بعض الموانئ من مواقعها الأولية إلى مواقع أخرى أكثر ملائمة للملاحة البحرية، كما تم فصل الوظائف في بعض الموانئ ولم تعد هنالك موانئ تجارية وللصيد البحري والنزهة في آن واحد نظرا لتعارض طبيعة النشاطات مع بعضها البعض.

«طبقت عمليات التحسين عن طريق إنجاز مشاريع عملاقة مست  
في كثير من الأحيان المدينة والميناء معا، فلا يمكن بآية حال فصل  
العلاقات الوظيفية المتشابكة والمتكاملة فيما بينهما، مما أدى إلى  
توسيع مجال التعامل مدينة - ميناء وتوزيع تأثيره على منطقة اكبر».

واستغلت موانئ البحر المتوسط الانتعاش الكبير الذي تعرفه  
الملاحة البحرية في المنطقة لمحاولة إعادة هيكلة مجالاتها وتنظيم  
علاقاتها بمدنها، فزاد معدل النقل متعدد الوسائل من 12٪ إلى 17٪،  
وهو النقل الذي يربط الميناء بمختلف الموانئ الأخرى برا وبحرا كما  
يكمل سلسلة توصيل السلع من البائع إلى المشتري أو كما يعرف  
بخدمة من «الباب إلى الباب».

كما تبحث الموانئ حاليا في شروط التبادل التجاري من خلال  
إخضاع علاقاتها بشركات الملاحة البحرية إلى عقود واتفاقيات  
تضمن لها حرية أكثر وتجعلها في مأمن من بعض الضغوطات التي  
يمكن أن تحدث من حين لآخر.

وأكثر التحديات التي تواجه موانئ البحر المتوسط وعلى  
رأسها ميناء العاصمة هو مسألة تحديث طرق تسييره وتجهيزه بالعتاد  
التكنولوجي اللازم وبالأيد العاملة الماهرة، بالإضافة إلى عمليات  
أخرى أكثر ضخامة تتمثل في توسيع الميناء أو نقله أو تدعيم نشاطه

---

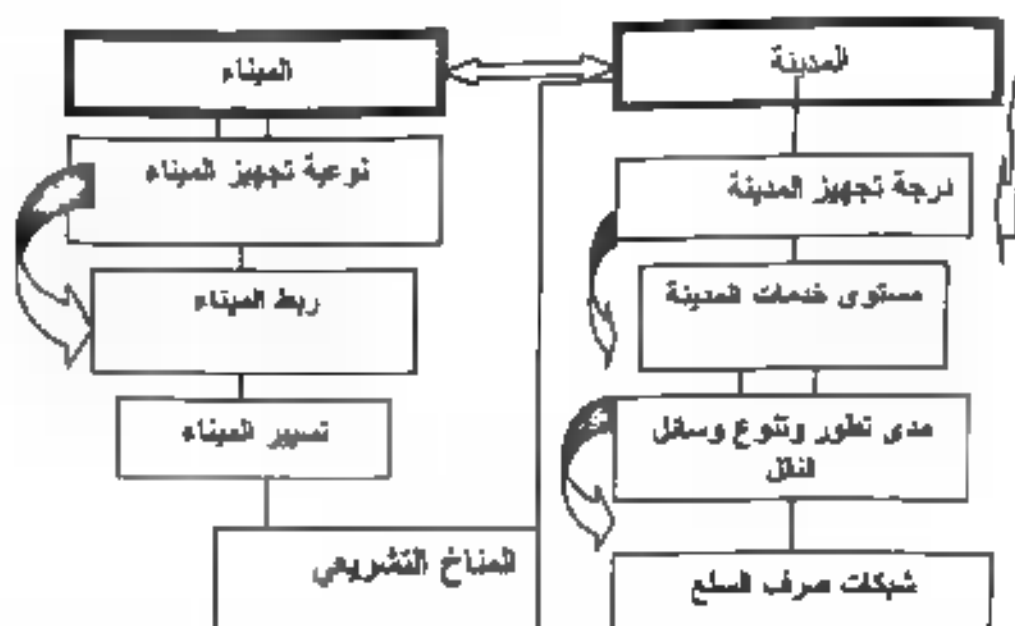
1- Dubruel. D.: Transport intermodal portuaire: Le cas de Hambourg. Paris, INRETS, 2003.

عن طريق إعادة توزيع النشاط التجاري بطريقة تضمن عوائد مالية لجميع الموانئ فالمتعاملون التجاريون وشركات النقل والملاحة البحرية يبحثون في موانئ الجيل الجديد، وهي موانئ عصرية مجهزة ومتطورة، على الخدمات التي تكون فيها احترافية من حيث تأمين خطوط النقل واستعمال السلسلة اللوجيستية.

كما أصبحت المدينة - ميناء في قلب المواجهات التي سببتها عولمة الاقتصاد باعتبارها مجالات مفتوحة أمام عوامل التغيير الداخلية والخارجية. فتخضع المدن المينائية لمنطق المنافسة وتحاول أن توفق بين الإشكالات السياسية والاجتماعية التي تعرفها من جهة وبين ضرورة تطوير حجم ودرجة تجهيزها وهيكله المجال بداخلها وحولها من جهة أخرى.

أما التحديات التي تواجه المدن المينائية عامة ومدينة الجزائر خاصة فتتمثل في صعوبة التوفيق بين سياسة حضرية متعلقة بتنمية المدينة من الجانب العمراني والاجتماعي والحضاري وسياسة توفق بين أبعادها المحلية الوطنية وأبعادها الدولية، مما يتطلب ضرورة تعدد وظائف المشاريع الكبرى الخاصة بالتجهيزات واستراتيجيات الاندماج في الاقتصاد العالمي التي يكون الميناء ضمن أهم عناصرها سواء ما تعلق بطرق التسيير وبتنظيم وسائل النقل أو بهيكله المجال الداخلي وظهير المدينة.

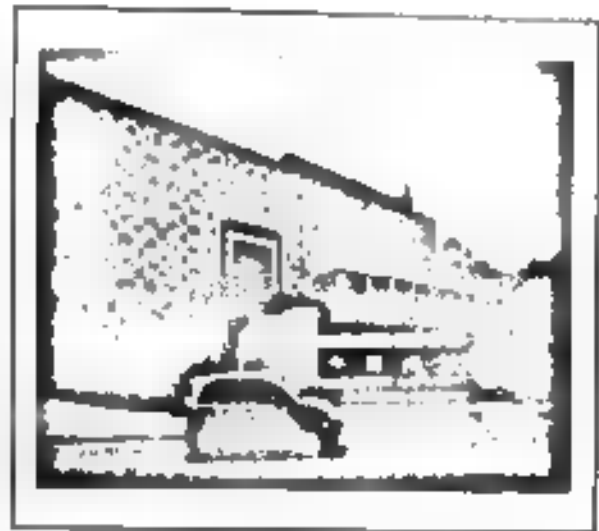
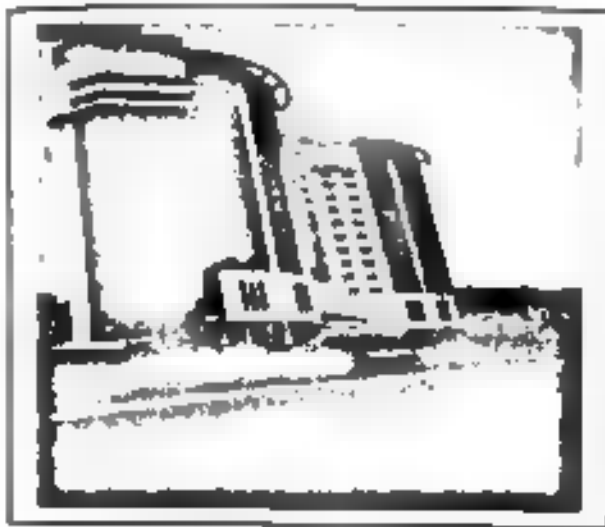
والشكل التالي يوضح العلاقات مدينة- ميناء. وفي نفس الوقت شروط تفتح كل منهما على الآخر.



تستفيد المدينة من جميع الحركة التي يعرفها الميناء سواء استفادة مباشرة من خلال مناصب العمل التي يوفرها الميناء أو من تمويلها بالبضائع المختلفة، كما يمدّها كذلك الميناء بعلاقات مع الخارج عن طريق جلبه للشركات الأجنبية التي يستقدمها لتفتح لها فروعاً في المدينة أو المجال القريب منها.

ونظراً للنشاطات التي انتعشت في السنوات الأخيرة مع تحرير السوق وفتح باب الاستثمار أمام الخواص من داخل وخارج الوطن، زاد عدد المتعاملين التجاريين وتوسعت مجموعة المهن المرتبطة بالميناء مثل وكالات العبور والتخليص والجمرك وشركات التأمين والبنوك الوطنية والأجنبية، فالمدينة تتمركز بها 218 وكالة بنكية و140

ومكالة تأمين من بينها 17 مقر رئيسي توجد في المحيط القريب من الميناء أو في الضاحية. كما انتشرت المكاتب في المدينة وفي أحياء مركزية وضاحية يغذيها نشاط الميناء المدر للأرباح، وهي مقرات للشركات الأجنبية وفروعها العاملة بالجزائر، فتغير وجه أحياء بكاملها بنمط عمراني عصري تشكل فيه البنايات ذات الواجهات الزجاجية والسكن الراقى جزء هام من هذه الأحياء. أنظر الصور.



وكذلك هو الحال بالنسبة لتجارة الجملة التي تستفيد من السلع المستوردة من الميناء فمن مجموع 52 مؤسسة استيراد للمواد الغذائية والزراعية، توجد 9 منها بمركز العاصمة، وأمن مجموع 69 في الحديد والميكانيكا، و10 من 25 مؤسسة استيراد الآلات الكهربائية ومنزلية وعتاد الكهرباء<sup>1</sup>. ومن بين المؤسسات التي تتعامل مع الميناء والمدينة في نفس الوقت، نجد شركة سكة لينك أو ما يعرف بـ (RAIL LINK) وهي شركة فرعية من شركة النقل البحري

1- الفرقة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.

CMA-CCGM التي نقلت خدماتها إلى الجزائر للتعاون بين شركات النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، بحيث تم ربط ميناء العاصمة بميناء مرسيليا عن طريق نفس مؤسسة النقل، كما تم ربط الميناء الجاف في منطقة الرويبة بالميناء عن طريق خط خاص، ويمكن ذلك من تقليص الوقت إلى حد قياسي من 12- 15 يوم إلى 6 أيام لوصول الحاويات بين المينائين.

هذه المؤشرات الإيجابية تجعلنا نتفاعل بالدور الممكن أن يؤديه تفتح المدينة على الخارج خاصة وأن إمكانياتها المختلفة تبدو لا بأس بها، لكن بالمقابل هنالك في الوقت الراهن كثير من نقاط الضعف التي مازالت تشوه صورة المدينة سواء محليا أو دوليا، كمالات بد من الإشارة إلى التخوف الذي يمكن أن يصاحب عمليات التفتح مع دخول ظواهر عكسية وسلبية كتيارات سياسية، ثقافية، دينية وتيارات هجرة. أما المؤسسات المتعددة الجنسيات والمؤسسات العملاقة، فإنها عادة ما تفرض منطقتها على المجالات المستقطبة التي تمثل الموانئ أكثرها جذبا، لكنها في نفس الوقت قد تتطور بدون أن تخدم لا الأهداف الاقتصادية ولا الاجتماعية لذلك المجال (دولة).

طموحات مدينة الجزائر في البروز على الساحة الدولية :  
الإمكانيات وتقاطعات ضعف الأداء الوظيفي :

---

1- Gouvern. E., des lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements-on tirer du cas du Rait LINK, Cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

ليست جميع البحار بنفس الأهمية ولا المدن القائمة عليها وهو الحال بالنسبة للأقاليم ذات المواقع الجيدة فما بالك بتلك الأقاليم الهامشية التي لا تتمكن من إحداث حركية حولها بسبب المشكلات الاقتصادية والسياسية والسكانية المؤثرة في أدائها وفي علاقاتها التجارية الخارجية.

وتعرف منطقة البحر المتوسط التي تمر عبرها ثلث الحركة البحرية الدولية، وضعا مشابها فيما يتعلق بمدنها المينائية التي تجتمع فيما بينها في كثير من الخصائص لكنها تختلف كذلك في الكثير منها.

وترجع عوامل التقارب فيما بينها في بعض السمات، إلى تشابه الظروف التاريخية التي مرت بها خلال فترات معينة من وجودها، كما ترجع أسباب الاختلاف إلى عوامل عدة لعل أهمها هو التفاوت الاقتصادي الكبير فيما بينها، خاصة بين مدن الضفة الشمالية والجنوبية، هذه الأخيرة التي تعتبر معظمها أقل تقدما وتطورا.

وتتملك كثير من مدن البحر المتوسط بما فيها الجزائر العاصمة، لكثير من الإمكانيات الطبيعية وغير الطبيعية، والمتعة في المساحات الشاسعة الجميلة والخلابة والتنوع البيئي والإيكولوجي الممكن استغلاله لتطوير المجالات السياحية خاصة وأن السياحة تعتبر من القطاعات التي يعمل عليها كثيرا لبروز دول الضفة الجنوبية، لكن في ظل الظروف الحالية تبقى السيطرة شبه التامة



مقتصرة على بعض الدول فقط ونصيب الجزائر من السياحة الدولية ضعيف جدا بسبب عدم وجود البنى التحتية والمرافق الكافية لمثل هذه النشاطات، انظر الخريطة |



تمتلك مدينة الجزائر إمكانات أخرى يمكن ترميتها سواء لدعم دورها محليا أو دوليا فهي تضم 54 بالمائة من مجموع المناطق الصناعية للجزائر بعدد 6 مناطق جد حيوية خاصة مع فتح باب الاستثمار وتشجيعه أمام القطاع الخاص. كما تمتلك 57 بالمائة من مجموع مناطق النشاط و23 بالمائة من اليد العاملة في قطاع الإدارة والتي يمثل فيها الإطارات العليا أزيد من 50 بالمائة.

I- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Vrsion préliminaire, 2007.

تتمتع العاصمة كذلك بنسيج مقاولاتي كثيف ومرافق وتجهيزات ذات بعد دولي سواء تلك المتعلقة بعالم المعرفة والعلوم مثل الجامعات أو بميدان البحوث والتكنولوجيا مثل المراكز المتخصصة، فمن مجموع 518 مخبر بحث على المستوى الوطني تستعوز العاصمة على 101 مخبر و14 جامعة و40 مؤسسة للبحث العلمي.

وفيما يخص النشاطات الاقتصادية، فإن العاصمة تبدو كذلك في وضعية مقبولة. خاصة وأنها تضم 26 منطقة نشاط تشغل قرابة 100 ألف عامل و24 مشروع صناعي ضخمة و25 بالمائة من الاستثمارات الأجنبية وعدد كبير من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وصلت 10119 مؤسسة تمنح 57 بالمائة من مناصب الشغل في الإقليم الشمالي الأوسط.

وبالرغم من توفر الجزائر العاصمة على هذا الزخم الكبير من الإمكانيات إلا أنها مازالت تعتبر مدينة ناقصة تجهيز سواء بالنسبة للمرافق الأساسية أو تلك التي تمنحها بعدا دوليا وتمكنها من التفتح على الخارج، ولعل أكثر نقاط الضعف بالنسبة للعاصمة هي المتمثلة في أدائها الوظيفي الذي لم يرق بعد إلى ما هو عليه في مدن أخرى، حتى تلك الواقعة في الضفة الجنوبية من البحر المتوسط.

فبسبب غياب إستراتيجية واضحة في هذا المجال، وبسبب التركيبة الحضرية غير المنسجمة مع أهدافها كمدينة تريد أن تدعم قدراتها الوظيفية، مازالت المدينة التي تضم أحياء بها ارث حضاري

كبير غير مهتم به، تعيش انعكاسات المشاكل الحضرية والعمرانية وحتى الاجتماعية، فالأحياء الضاحوية المهمشة وغير المهيكلة تشوه وجه المدينة وتخلق انعكاسات عميقة على استغلال المجال، مما يخلق إطارا حياتيا غير ملائم ولا وجه لائق بمدينة حباها الله بالموقع الجيد وبالإمكانات الطبيعية الهامة.

مشاريع التحسين الحضري ودعم الأبعاد الدولية للمدينة. أي  
تصور وأي إستراتيجية ؟

تعرف المدينة منذ سنوات، وفي إطار تطبيق توجيهات المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، انتعاشا ملحوظا في كثير من المجالات خاصة تلك المتعلقة بالجوانب العمرانية التي يتوخى فيها تنمية المدينة وتطوير قطاعاتها الحساسة، كقطاع المال والأعمال وقطاع السياحة وقطاع الثلاثي الأعلى بصفة عامة، فلأول مرة سيكون للعاصمة مركز إدارة أعمال يضم عددا كبيرا من المرافق ذات البعد الدولي.

كما تستثمر السلطات العمومية لتحسين معالم المدينة، ببناء مرافق البنية التحتية وإنشاء الطرق وإصلاح الأحياء القديمة والأحياء العشوائية في المنطقة الحضرية للمدينة وإعادة بناء البيئة الأيكولوجية وغيرها من المنشآت الأساسية.

وسمى لبناء المدينة وإدارتها على مستوى رفيع وتحسين وظائف المدينة ومعالمها، تهتم المدينة بحماية البيئة وتسلك طريق التنمية المستدامة باعتبارها جزءا من إستراتيجية التنمية حتى أفاق 2025.

وتعمل المدينة على بناء واجهة ساحلية ومدينة مائية بهدف فتح

المدينة في الداخل على البحر وفتحها على الخارج عن طريق تجهيزها  
بمرافق الرافقية، ستتجز في منطقة خليج الجزائر وخاصة في الضاحية  
القريبة. كما سيعرف الميناء عمليات تهيئة كبيرة لأن الرفع من  
المستوى الوظيفي للمدينة مرتبط بتمية الميناء والتوازن بين تنمية  
الميناء والمدينة.

وتعمل السلطات العمومية على تمييز وضع المدينة كأكبر  
مركز عمراني له وزنه في هيكلية جميع المجال الوطني، بدعم  
روابطها الوظيفية داخليا عن طريق تطوير شبكات النقل  
والمواصلات، ومع الخارج عن طريق اتخاذ إجراءات على أكثر من  
مستوى، بحيث يكون الميناء أحد العناصر الهامة التي تبني حولها  
تصورات تهيئة المدينة مستقبلا. وترتبط عمليات تهيئة الميناء بعمليات  
ستشهدها المدينة وموانئ أخرى قريبة تهدف إلى جعل الميناء ميناء  
دوليا حديثا وشاملا ومتعدد الوظائف. وتخطط المدينة بدء مشروع  
نقل الميناء شرقا، وبناء منطقة لرسو السفن السياحية وسفن النزهة  
غرب منطقة الخليج.

## الخاتمة

يعتبر الميناء عنصرا هاما في الاقتصاد الوطني، إذ كل  
التبادلات التجارية الدولية تجري عن طريق البحر، لكن الفعالية  
والنجاح الاقتصادية مرتبطان ارتباطا وثيقا بدرجة تنظيم وتسيير  
الموانئ بطريقة حديثة ومنظمة، تضمن المردودية وفق مقاييس عالمية  
وخاصة ونحن نمر من احتكار النشاطات البحرية إلى فتح المجال

للسوق الحرة والمنافسة. فالموانئ الجزائرية بكل أصنافها، غير مستغلة استفلالا عقلانيا يضمن المرودية المرجوة، خاصة الموانئ متوسطة الحجم التي تعاني مشكل انخفاض وتيرة نشاطها في حين أن الموانئ الكبيرة تعرف نوعا من الضغط، كما هو الحال بالنسبة لميناء العاصمة.

يقع ميناء العاصمة في قلب المنطقة المركزية للمدينة ويربط معها بعلاقات تتسم بالشدة والتنوع خاصة في السنوات الأخيرة بسبب زيادة نشاطه وحجم الحركة التجارية التي تمر عبره. جزء هام من حجم الحركة البحرية والتبادل التجاري للجزائر يمر من ميناء الجزائر، الذي يبقى أول ميناء استيراد يعرف حركة كثيفة من المتوقع أن تزيد في السنوات القادمة، مما يحتم على الميناء، وفي ظل المنافسة الحادة القائمة بين موانئ البحر المتوسط، أن يطور في طرق تسييره وفي أساليب معالجته للحركة البحرية والتجارية من عمليات شحن وجمركة وتخليص، خاصة وأن بعض المؤسسات النقل البحري العالمية فتحت لها فروعاً بالعاصمة مقدمة خدماتها التي قد تقصي المؤسسات المحلية العاملة في نفس الميدان.

ترافق عمليات تطوير نشاط الميناء عمليات تهيئة ضخمة تعرفها المدينة وتدخل في إطار دعم سياسة تفتحها على العالم وبالخصوص على منطقة البحر المتوسط، المنطقة التي ترتبط بها الجزائر تاريخاً واقتصاداً، فمن المنتظر أن تأتي هذه المشاريع بالجديد وتضع المدينة على أول درجات الارتقاء إلى مصاف المدن ذات الأبعاد الدولية.

- 1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER. Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.
- 2- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, Global Insight FRANCE , Maffat et Nishol Engineers inc, Amiship USA, Algérie, décembre 2005.
- 3- Gouvernal. E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44,2003.
- 4- Dubruel.D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.
- 5- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 6- Gouvernal. E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint - Nazaire, Université de Nantes, 1998.
- 7- CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Balfer, P. N.Barratau et autres, France, 1976.
- 8- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.
- 9- منشورات كلية الآداب وعلوم الإنسانية، الرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، العثمانيون والعالم المتوسطي، المغرب، 2003.

# أهمية ميناء إيول قيصريّة (شرشال الحالية)

أ.ة. الزهرة زعبي  
قسم التاريخ، جامعة الجزائر

## مقدمة

اشتهر البحر المتوسط في العصر القديم بتعدد موانئه التي كانت تعد قاعدة لإمبراطوريات بحرية، وكثرتها تتجلى من خلال المسافة القصيرة التي تفصل كل ميناء عن الآخر، بحيث لا تتجاوز مسيرة يوم واحد، وبما أن الجزائر هي إحدى البلدان المطلة على هذا البحر، فهي تتميز بتعدد موانئها التي كانت لها شهرة كبيرة بين شعوب العالم القديم.

ومن المعروف أن الموانئ هي أحد جوانب الإرث الإنساني الذي تناولته الكتابات التاريخية بإسهاب، بالإضافة إلى كونه مجال دراسة من قبل اختصاصات أخرى، لأن وجود الموانئ يكشف لنا عن مدى اهتمام الإنسان القديم بالبحر واستغلاله كوسيلة اتصال بمناطق أبعد. فهي صورة تعكس لنا تفاصيل كثيرة عن ذلك العصر، كالعلاقات السلمية والحربية بين الشعوب.

ومع ذلك فإنني أجد الأبحاث الأكاديمية مقصورة في دراستها، وفي أحيان كثيرة تركز على بعض الموانئ التي ظلت بقاياها بادية للعيان أو تردد ذكرها في المصادر الأدبية، لذلك جاءت هذه الدراسة كمساهمة في إثراء هذا النوع من الدراسات.

## دوافع إختيار الموضوع

اجتمعت لدي جملة من الدوافع جعلتني أختار ميناء إيول -  
قيصرية أوجزها في مايلي :

- تواصل وجود ميناء إيول- قيصرية منذ عصر ما قبل التاريخ إلى  
الوقت الحالي.

- تزامن تواجده في العصر القديم مع موانئ تعد من أشهر الموانئ  
القديمة، والتي كانت قاعدة لإمبراطوريات بحرية، كميناء  
قرطاج، فاروس بالإسكندرية، والميناء الروماني أوستي.

- إرتقائه في فترات محددة خلال العصر القديم ليصبح ميناء عاصمة.  
- لم تعط الدراسات المتخصصة لميناء إيول - قيصرية العناية  
الكافية مقارنة بوزنه التاريخي، وبالتالي فإنه لم يدرس دراسة  
جدية من قبل المختصين سواء كانوا أثريين أو مؤرخين، وكل  
الذين تناولوه أشاروا إليه بشكل مختصر في إطار دراسة شاملة.

- عرف ميناء إيول - قيصرية خلال الفترة الممتدة من أربعينيات القرن  
التاسع عشر إلى غاية الستينيات من القرن العشرين أبحاث ميدانية  
وتتقيات أثرية على اليابسة أو تحت الماء، سواء من قبل مختصين  
أو غير مختصين. غير أن هذه التتقيات توقفت ولم يستغل الكثير  
مما كشف عنه في الكتابات التاريخية.

- لمست خطورة تآكل سواحل أفريقيا الشمالية نتيجة للحت البحري  
وما ينجم عنه من إتلاف للآثار الساحلية وهي الحالة التي تعانيها  
شواطئ ميناء إيول- قيصرية مع الجزيرات المتواجدة فيه، فهذه



الظاهرة تشكل تهديدا يعمل على إخفاء بقايا ماضي قد يمدنا بمعلومات وإجابات عن إستفسارات كان ولا يزال ميدان البحث بحاجة إليها.

### أهداف الدراسة

- إبراز أهمية ميناء إيول - قيصرية خلال العصر القديم.
- إمكانية تصنيفه ضمن الموانئ العالمية في ذلك العصر.
- التحسيس بخطورة إندثار جزء من معالم القديعة في الفترة الإستعمارية أثناء إنشاء الميناء الحديث، وما لحق بما تبقى منه في الوقت الحالي من إهمال.
- التأكيد على أن لإيول - قيصرية مجموعة من الموانئ وليس ميناء واحد.
- لفت إنتباه الجهات المعنية بأنه حان الوقت للإهتمام بهذا النوع من الدراسات، وضرورة إجراء تنقيبات أثرية تحت الماء، على غرار ما يحدث من أبحاث في مناطق مختلفة من العالم، والإستفادة من الخبرات العالمية في هذا المجال والتعاون مع مراكز الأبحاث الدولية.
- إعادة ترميم أجزاء من الميناء وجعله معلما تاريخيا وسياحيا يذكر الجميع بقيمته وعظمته التاريخية لأنني اعتبره بحق ميناء عاصمة الدولة الجزائرية في العصر القديم.

المصادر التي تناولت ميناء إيول - قيصرية :

- ذكرت رحلة حانون القرطاجي التي قام بها في القرن الخامس ق.م  
عديد المواقع الساحلية المتواجدة في شمال القارة الأفريقية ومنها  
إيول - قيصرية، ولو أنه لم يذكر تفاصيل عن مينائها إلا أن ذلك  
يعد دليلا كافيا على وجوده في ذلك العصر.

- تؤكد رحلة سيلاكس Scylax التي حدثت حوالي 350 ق.م على  
العلاقات التجارية التي كانت تربط قرطاج بإيول - قيصرية ابتداء  
من القرن الرابع ق.م، ونحن نعلم بأن تلك العلاقات تتم عبر البحر  
بوجود ميناء.

- أشار بوليبيس Polybe الذي عاش بين 210 و 122 ق.م والذي قاد رحلة  
حول أفريقيا إلى وجود مراكز هامة في بلاد نوميديا وموريطانيا  
بما فيها إيول، لكن الجزء الخاص بهذه المعلومات ضاع ووصلنا  
بعض منه عن طريق من جاؤوا بعده ومنهم على وجه الخصوص  
بلين الكبير Plin l'ancien في الكتاب الخامس من موسوعة :  
"التاريخ الطبيعي".

- ذكر ديودور الصقلي Diodore de Sicile في كتابه : "المكتبة  
التاريخية" معلومات تتعلق خصوصا بالعلاقات التي كانت سائدة  
بين كل من مدينة قرطاج وموقع إيول، ولو أنه لم يذكر الميناء  
بصورة واضحة إلا أن ما قاله يدل على أهميته وقيمه آنذاك،  
خصوصا وأن الإتصالات بين قرطاج ومناطق البحر المتوسط

كانت في الأساس تتم عبر البحر ، وهذا يفترض وجود ميناء قادر على إحتواء السفن بمختلف أنواعها وأحجامها.

- أما الجغرافيا في سترابون Strabon فقد ذكر الميناء بصريح العبارة وبإختصار، جاء فيها بأن مدينة إيول- قيصرية كان لها ميناء وتقابله جزيرة صغيرة.

- بدوره دُون بطليموس Ptolémée حوالي ثلاثين مركزا ومدينة ساحلية على الشاطئ الموريطني ومن بينها بالطبع موقع إيول- قيصرية، وتكلم هو أيضا عن الجزيرة المقابلة للميناء والتي ذكرها بإسم : Psamathos.

- من جهة قدم المؤرخ الروماني ديون كاسيوس Dion Cassius في مؤلفته التاريخ الروماني Histoire romaine معلومات مهمة عن التاريخ السياسي لموريطانيا منذ فترة حكم الملك بوكوس الثاني إلى غاية مقتل بطليموس وهي معلومات تفيد ولو بشكل غير مباشر في إعطاء صورة عن مدينة إيول- قيصرية في ذلك العصر وبالطبع مكانة مينائها من خلال تلك الأحداث وخاصة دوره الدفاعي.

- بالرجوع إلى مصادر العصر الوسيط نجد بعض الرحالة العرب قد أشاروا إلى ميناء إيول- قيصرية، فعثلا ابن حوقل الذي عاش في القرن العاشر تكلم عن آثار مدينة شرشال بما فيها الميناء، إذ ذكره بكلمة مرسى بمعنى أن الميناء في عهده لا يزال مستغلا.

- مئة سنة من بعده نجد الجغرافي البكري يقول عنها في كتابه "وصف أفريقيا" بأن مدينة شرشال هي مدينة مهجورة وأن مينائها مغمور تحت المياه.

تصوره لميناء إيول- قيصرية في العصر القديم وتحديدًا في العهد الروماني بناء على نتائج التنقيبات التي حدثت في المدينة خاصة من قبل A.Ravoisié، والإشارات الواردة من طرف الرحالة "شاو"، حيث وصف Cagnat الميناء ووضع له مخططًا وقال بأنه صقان مزدوجا : عسكري وتجاري، وتمكن من تحديد عدد وحدات الأسطول التي كانت تتواجد به.

ومن الذين كتبوا عن هذا الميناء وأعطوه أهمية كبيرة المؤرخ المشهور "قزال" S.Gsell في : الأطلس الأثري للجزائر ورقة رقم ١١٤، أعطى تفاصيل جد دقيقة عنه مستفيدا من الأبحاث التي سبقته، خصوصا وأنه كان من الذين عملوا ميدانيا في المنطقة، وقد أفاده ذلك في إنجازاته العديدة، أذكر منها على سبيل المثال لا الحصر :

Monuments antiques de l'Algerie، والتي أشار فيها لميناء إيول-

قيصرية في الجزء الثاني منه.

كما أعطى معلومات وافية عن المدينة بما فيها الميناء في

الجزء الثامن من موسوعته التي تحمل عنوان : Histoire ancienne de l'Afrique du Nord، وله أيضا دراسات خاصة بتاريخ مدينة شرشال منها : Cherchel, antique Iol Caesaréa، وهو بذلك يعتبر المؤرخ الرئيس لهذه المدينة، حيث نشر عنها كذلك في سنة 1926 فصلا ضمن عمله .Promenades archéologiques aux environs d'Alger :

من جهته قام le Commandant Quemard في سنة 1931 بإزالة  
 خواصين في الجزء الشرقي من الميناء أسفرت عن وجود بقايا بناءات  
 تحت الماء. وقد قام في هذه الفترة بإنجاز خريطة لشاطئ المدينة جمع  
 فيها دلالات ثمينة، وقد نشرهاته الدراسة في عمل مشترك مع C.F  
 Lacoste حملت عنوان : Les ports antiques d'Algerie. La division  
 navale de Maurétanie. Le port militaire romain de Césarée  
 (Cherchell). Esquisse archéologique et historique d'après les  
 ,Revue maritime : في : découvertes et sondages les plus récents.  
 ديسمبر 1932.

إلى جانب ذلك فإن علم الآثار البحرية لعب دورا في تعريفنا  
 بالميناء في عصوره القديمة حيث قام مجموعة من الفواصين رفقة عالم  
 الآثار Ph. Diolé بإكتشافات تؤكد وجود آثار غارقة في الموقع  
 القديم، وقد سجل ذلك في كتابه : Promenade d'archéologie sous-  
 marine الذي نشره سنة 1952 حيث تكلم في الفصل السابع منه عن  
 ميناء مدينة شرشال التي مكث فيها 8 أيام وهي مدة قصيرة كما  
 أوضح ذلك بنفسه، خاصة وأنه في كثير من الأحيان لم تسمح له حالة  
 البحر بالفوص وبالتالي فهي دراسة غير كافية وموجزة رغم أهميتها.

من التقنيات المهمة والملفتة للإنتباه ما قام به Jean Lassus بين  
 سنتي 1958 و1959 والتي نشرت نتائجها في : Comptes Rendus des  
 Séances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres سنة 1959  
 المجلد 103 رقم : 2 بعنوان : Les découvertes récentes de Cherchel

تتعلق خاصة بالميناء والجزيرة المعروفة بإسم جوانفيل Joinville ، أكد من خلالها بأن الأثر الأكثر قدما المكتشف في تلك الجزيرة يعود إلى القرن السادس أو الخامس ق.م. ، والشئ المهم الآخر هو إكتشافه لبقايا المنارة القديمة التي أعطى تفاصيل وافية عنها.

كما قام الإنجليزيان المختصان في الآثار البحرية R.A.York و D.P.Davidson بنشر كتابهما : Roman harbours of Algérie. Maghreb project سنة 1968. وقد ذكرا بدورهما آثارا غارقة للميناء القديم، إلى جانب ذلك إكتشفا ميزة أخرى ميزت هذا الميناء ألا وهي الصيد البحري، حيث عثرا على أحواض لتربية الأسماك وبالقرب منها أحواض لتعليقها.

ومن بين الدراسات التي لا بد من الإشارة إليها أطروحة الدكتوراه التي أنجزها : Ph.Leveau بعنوان : Caesaréa de Maurétanie, une ville romaine et ses campagnes نشرت من قبل المدرسة الفرنسية بروما سنة 1984 ، وتعتبر دراسة تاريخية وأثرية على درجة عالية من الأهمية، تدور حول مدينة قيصرية عاصمة موريطانيا القيصرية وما جاورها. تطرقت الدراسة إلى ميناء المدينة والأهمية التي كان يتمتع بها لكن لم تعط تفاصيل كثيرة.

أحدث الدراسات التي إستطعت الإطلاع عليها هي أطروحة دكتوراه تحمل عنوان : Les ports phéniciens et puniques. géomorphologie et infrastructures. Nicolas Carayon قدمت من قبل ،

نوقشت بتاريخ : 17 ماي 2008 بجامعة ستراسبورغ، تناول فيها صاحبها ميناء قيصرية خلال الفترة السابقة للعهد الروماني من جوانب عديدة : الميناء الطبيعي وحوض جزيرة جوانفيل والرصيف وأشياء أخرى كثيرة.

### الموقع وأصل التسمية

يبعد ميناء إيول قيصرية حوالي 100 كلم إلى الغرب من الجزائر العاصمة<sup>(1)</sup>. وقد ساد الاعتقاد لمدة طويلة أن اسم الميناء القديم مأخوذ من اسم إله فينيقي<sup>(2)</sup>. لكن الدراسات العلمية تؤكد أن إيول تعود إلى الأسماء التي تبدأ بـ : il اللاتينية والتي تعني جزيرة<sup>(3)</sup>، إذ نجد أن كل المواقع الساحلية للشمال الأفريقي التي تتواجد بقربها جزر تبدأ بحرف : l مثل : إيجيجلي (جيجل الحالية) وإيكوزيوم (الجزائر العاصمة). ولو تعمقنا أكثر في الموضوع سنجد أن أصلها فينيقي وتمني نفس المعنى اللاتيني أي جزيرة.

وابتداء من عصر الملك يوبا الثاني (25 ق م - 23 م) أطلق عليها : قيصرية عرفانا لقيصر<sup>(4)</sup>، وقد ذكر موقعها بهذا الاسم في مجموعة من المصادر الكلاسيكية منها كتابات بلين<sup>(5)</sup> وسترابون<sup>(6)</sup>. وذكرت بالإسمين معا أي إيول - قيصرية من قبل الجغراف في بطليموس<sup>(7)</sup>.

أما عن إسمها الحالي شرشال فلا يوجد تفسير مقنع وأكيد، رغم أن بعض الرحالة العرب كانوا قد أرجعوا إسمها إلى المهندس Shenschar الذي بنى جداراً شُبه بسور مدينة شرشال القديم.

### لمحة تاريخية حول ميناء إيول- قيصرية

من خلال المكتشفات الأثرية والمصادر الأدبية فإن ميناء إيول- قيصرية مرّ في العصر القديم بمراحل متواصلة.

### مرحلة ما قبل التاريخ

إلى غاية اليوم لم يعرف بالتحديد أوّل من أنشأ ميناء إيول- قيصرية، لكن تم الكشف عن وجود مخلفات تعود إلى العصر الحجري القديم، وتحتوي على أدوات موسيرية في مواقع قريبة جداً من الميناء، منها كهوف جبل شنوة. بالإضافة إلى ذلك أكتشف خنجرا يعود إلى العصر الحجري النحاسي برأس جبل الشنوة المطل على الميناء. هذه الاكتشافات أدت بكل من P.R Giot و G.Camps بتقديم فرضية قيام الشعوب الساكنة بالقرب من البحر في هذه المنطقة بالملاحة منذ ذلك العصر<sup>(8)</sup>. والتي رأى فيها Ph Leveau أهمية كبيرة لأن الأمر يتعلق مباشرة بالمرحلة التي تسبق مجيء الملاحين الفينيقيين<sup>(9)</sup>. وإن كانت المسألة بحاجة لدراسة أعمق إلا أنها تعتبر دليلاً هاماً على أن الميناء كان له وجود ودور منذ ذلك الزمن.

### المرحلة الفينيقية

ومع ذلك فإن الكثير من المؤرخين يرون أن الفينيقيين هم أوّل من أسس ميناء إيول- قيصرية مثل باقي الموانئ الأخرى، والدليل هو إسم الموقع الذي يعود إلى أصل فينيقي، وأيضاً ذكره من قبل



المصادر الأدبية على أنه كان خلال العصر البونيقى ميناء بأتم معنى الكلمة وليس مجرد مخبأ.

أما المكتشفات الأثرية فهي عديدة ومتنوعة منها صنع Cymbale من البرونز أستخرج من تحت الماء أثناء تنقيبات عالم الآثار البحرية Ph.Diolé كتب عليه كتابات بونيقية تؤرخ بالقرن الثاني ق.م، وقطعة من تابوت ذو صنع فينيقي وجعارين مصرية وفينيقية<sup>(10)</sup>.

وحدد أقدم أثر للفينيقيين بالقرنين السادس والخامس ق.م من خلال ما تم العثور عليه في جزيرة جوانفيل، والذي يؤكد بأنهم إستوطنوا جنوبها أي إستغلوا الحوض المائي الذي يمتد بينها وبين الشاطئ كميناء طبيعي، لكن لم تفصح هذه المكتشفات عن قيام الفينيقيين بتهيئته كبناء الحواجز والأحواض وغيرها، على غرار ما فعلوه في محطات أخرى<sup>(11)</sup>. ومع ذلك فإنه إحتل المكانة الثانية في ذلك الوقت من حيث الأهمية ودوره في غربي البحر المتوسط بعد ميناء قرطاج.

وقد كشفت التنقيبات التي أجراها G.Vuillemot في الجزيرة أن هناك طبقات أقدم من الطبقة التي تعود إلى العصر الهلنستي، والتي حدد تاريخها بالقرن الخامس ق.م. كما أكدت البعثة الجزائرية الانجليزية التي قادها كل من T.W Patter ونصيرة بن صديق سنة 1979، والتي نقت تحت الساحة العمومية بمدينة شرشال

على وجود طبقات تعود إلى نفس تلك الفترة تثبت أن الشريط الساحلي إستوطن من قبل الفينيقيين<sup>(12)</sup>.

والمعروف عن الفنيقيين عند قدومهم إلى بلاد المغرب يقومون بالبحث عن المناطق التي بها خلجان أو التي تتواجد أمامها جزر لأنهم في البداية لم يكونوا يحدثون أية تغييرات على الموقع، وقد جلبهم موقع إيول - قيصرية لأنه يتوفر على شروط الميناء الطبيعي، فجزيرته تعتبر كاسرا للأمواج وتحميه من الرياح الشمالية الشرقية، لكن الأبحاث في الوقت الحالي لم تؤكد فيما إذا كانوا قد بنوا سورا حول الجزيرة<sup>(13)</sup>.

#### المرحلة النوميدية

كان موقع إيول من ضمن ممتلكات مملكة المازيسيل أثناء حكم الملك سيفاكس Syphax، وبعد إنهزامه سنة 203 ق م أدمجت مملكته في مملكة الماسيل التي شكلت من قبل ماسينيسا<sup>(14)</sup>.

ارتقت إيول خلال هذه المرحلة إلى مصاف عاصمة في زمن الملوك النومديين منهم ميكيبيسا الذي حكم بين 148 و 118 ق م، ثم الملوك المور : بوكوس الثاني الذي أنشأ فيها إقامته، وكان حليفا لقيصر خلال الحرب الأهلية الرومانية، وبعد موته سنة 33 ق م، وفي ظل عدم وجود وريث له، أخذ أوكتافيوس هذه المملكة<sup>(15)</sup>. إن اختيار موقع إيول- قيصرية من قبل بوكوس كعاصمة لمملكته

يفسر، من الممكن، بوجود تجمع سكاني مهم بها لأهالي المنطقة المتأثرين كثيرا بالثقافة البونيقية.

كما إتخذها يوبا الثاني عاصمة لمملكته موريطنيا التي ضمت المغرب وثلاثة أرباع الجزائر، وتجمع المصادر على أنه جعلها ميناء كبيرا، واستمرت كذلك أثناء حكم ابنه بطليموس (23م - 40م)<sup>(16)</sup>.

### المرحلة الرومانية

بعد مقتل بطليموس من قبل الإمبراطور كاليقولا Caligula، قسمت موريطنيا إلى مقاطعتين يفصلهما نهر ملوية وهما : موريطنيا الطانجية وموريطنيا القيصرية التي إتخذت مدينة قيصرية عاصمة لها<sup>(17)</sup>، وبالتالي تواصل دور مينائها في هذه المرحلة إلى غاية نهاية العصر الروماني.

ومنذ العهد الوندالي تمتعت هذه المقاطعة بنوع من الإستقلالية. حيث إكتف الوندال ببعض المراكز الساحلية بما فيها بالطبع ميناء قيصرية. فجنسريق قائد الوندال كان منذ وصوله إلى شمال أفريقيا قد جعله محطة للأسطول الوندالي<sup>(18)</sup>.

كما تواصل وجود هذا الميناء في العصر البيزنطي، لأن البيزنطيين كانوا قد حافظوا على نفس مخطط المدينة بما فيها الميناء. لأنهم كانوا قوة بحرية بالدرجة الأولى، فالقاء نظرة على الليمس البيزنطي يتضح ذلك، حيث كانت بقايا القلاع البيزنطية منتصبة حول كل ميناء ومنها بالطبع ما وجد حول ميناء قيصرية<sup>(19)</sup>.

ورغم أن الميناء تواصل دوره حتى بعد العصر القديم إلا أن ذلك لم يكن بنفس الأهمية التي كان عليها في السابق، وهو ما نستخلصه من قول ابن حوقل : "... وشرشال مدينة قديمة أزلية قد خربت، وفيها مرسى وبها آثار قديمة وأصنام من حجارة ومبان عظيمة"<sup>(20)</sup>. وأرجع الرحالة شاو تحطيم معالم مدينة شرشال بما فيها الميناء إلى زلزال قوي جدا لدرجة أن الميناء أصبح يعج ببقايا المباني<sup>(21)</sup>.

### هياكل الميناء

بالنظر للمخطط الذي وضعه R.Cagnat لميناء إيول- قيصرية في العصر القديم (انظر الشكل رقم : 1)، نلاحظ تقسيمه إلى ميناءين، وكما يقول فإنه اعتمد في ذلك على ما ذكره الرحالة شاو، وبالأستعانة بالمخطط الذي قدمه A.Ravoisié، المتمثل في منظر لميناء شرشال سنة 1840، كما اعتمد على أعمال بعض المهندسين والعسكريين منها مثلا الإكتشافات التي جرت سنة 1841 من قبل Richard قائد مازافران والاكتشافات التي حدثت سنة 1843 من قبل Giret مهندس الجسور، وهي أعمال سمحت له بأن يكون صورة عن تهيئة الميناء قديما<sup>(22)</sup>. وعمله هذا نجده يتردد في كتابات S.Gsell<sup>(23)</sup> بل في كل دراسة تتعرض لميناء إيول- قيصرية.

### الميناء التجاري : (انظر الشكل رقم : 1)

حسب المؤرخ Cagnat فإنه يقع في الجزء الشرقي، ويشغل الحيز الغربي من خليج شرشال، يحده من الشرق كاسر الأمواج<sup>(24)</sup> الذي

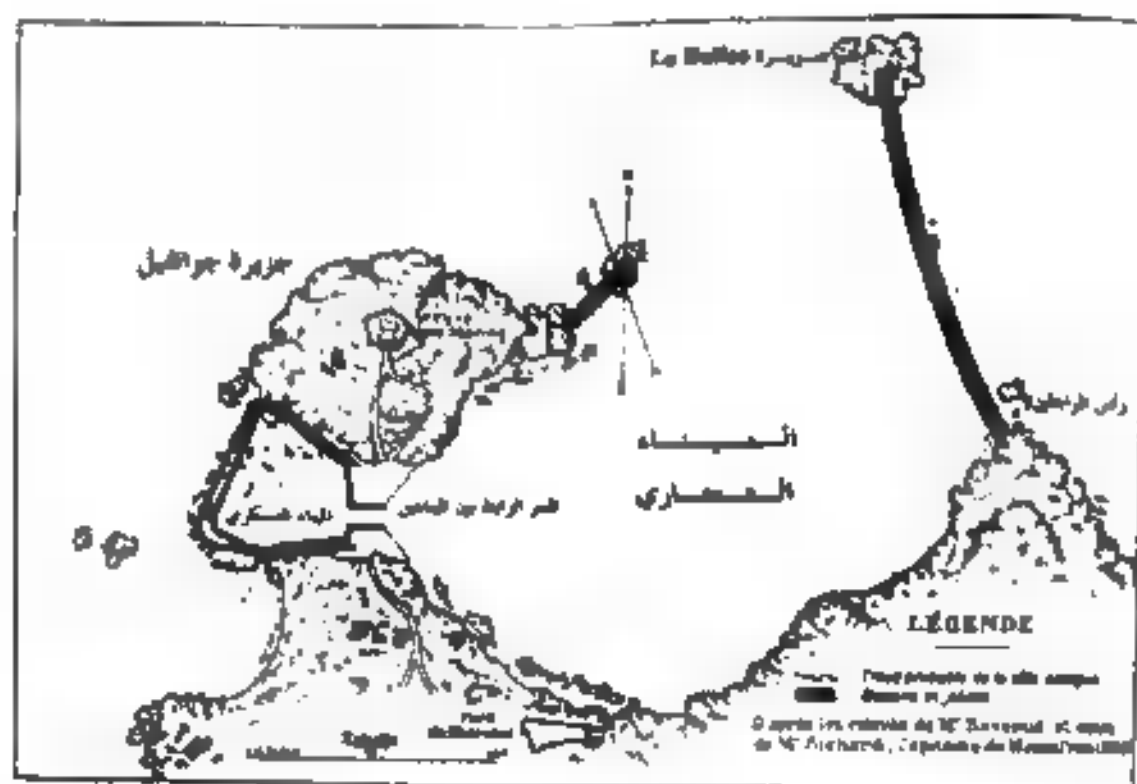
ينطلق من رأس المرباطين إلى غاية جزيرة la Balise، كانت بدايته عريضة عند الشاطئ ثم يصبح ضيقاً<sup>(25)</sup>. وإلى غاية اليوم يمكن رؤية الصخور البارزة من تحت الماء شاهدة عليه كما توضحه الصورة.

حدّد مدخله من ناحية الشمال بين نهاية هذا الكاسر وبين طرف كاسر آخر يربط جزيرة جوانفيل بجزيرة موازية لها، وهو معرّض بشكل كبير للرياح الآتية من الشمال<sup>(26)</sup>، وقدّر Ph.Leveau مساحته بـ 9 هكتارات<sup>(27)</sup>.

يذكر Cagnat أن هذا الميناء يتصل بالميناء العسكري بواسطة مدخل ضيق قدره Ravoisié بـ 10.20 م. أما Giret فقدّره في المخطط الذي وضعه بـ 15 م<sup>(28)</sup>.

ورغم كثرة الصخور وحطام المباني فيه لدرجة أن ديولي Diolé لم يستطع تقدير عمقه، إلا أن الأبحاث لم تهتم بدراسة هذا الكاسر، وبالتالي لم يعط تاريخاً محدداً له أو العصر الذي يعود إليه<sup>(29)</sup>، لكن N.Carayon قال بأنه يعود إلى العصر الروماني، لأن الكواسر العمودية la jetée perpendiculaire على الشاطئ لم يثبت وجودها.

## شكل رقم 1 : مخطط ميناء إيول- قيصرية



### المرجع (بتصرف) : R.Cagnat, l'Armée romaine.

قبل العصر الروماني<sup>(30)</sup>. ويرجع المؤرخ S.Gsell إنشائه إلى الملك يوبا الثاني<sup>(31)</sup>. أما ديولي فيرى بأن جزء من تلك الآثار سابقة للعصر الروماني، ويعتقد أن وفرة الحجارة والأعمدة وحطام المباني خاصة المتواجدة قرب الشاطئ تدل على وجود عمارات كانت قد بُنيت على الشاطئ وعلى ذلك الكاسر كما لفت إنتباهه كسر أو ممر عند منتصف الكاسر لكن لم يتمكن من تحديد طبيعته، هل هو كسر أحدث في عصر لاحق أو أنه عبارة عن ممر أنشئ منذ البداية ويُعد أحد مداخل الميناء، وحسب رأيه فإن الفصل في ذلك يكمن في

رفع الانقاض التي لاحظ عليها نقوشا يمكن أن تمتد الباحثين بمعلومات وتجيّب عن إستفسارات<sup>(32)</sup>.

إن ما وجدته ديولي من بقايا مباني كثيرة تحت الماء يؤكد صحة مشاهدات الرحالة شاو في القرن الثامن عشر حين قال عندما يكون مستوى مياه البحر منخفضا، وهو ما يحدث في غالب الأحيان بعد هبوب رياح الجنوب والرياح الآتية من الشرق، نرى أن عمق هذا الميناء يزدحم بالأعمدة الضخمة وحطام الجدران، وأشار في نفس السياق إلى الحماية الكبيرة التي كان يقدمها الميناء للسفن، وكانت المباني المتواجدة حوله تتمتع بدورها بحماية كلية من الرياح التي تهب من مختلف الجهات<sup>(33)</sup>.

ورغم أن كل الذين درسوا ميناء إيلول- قيصرية قد أجمعوا على أن هذا الجزء الشرقي يُعد الميناء التجاري

إلا أن Diolé خالفهم، وقال بأنه كان ميناء للصيادين. وبالمقابل حدّد الميناء التجاري بالقرب من التجمع السكاني أي على الشاطئ وتحديدًا بالقرب من الخزانات عند مصب واد صغير في شاطئ رأس المرباطين وهو المكان -حسب رأيه- الذي كانت تصطف فيه السفن التجارية للفينيقيين والإغريق والبونيقيين<sup>(34)</sup>.

**الميناء العسكري : (أنظر الشكل رقم : ١)**

يقع بين جزيرة جوانفيل والشاطئ، يتمتع بحماية جيدة من الرياح التي تهب من مختلف الجهات بفضل تلك الجزيرة، وهو يتطابق مع الميناء الحالي.

وصفه كل من Cagnat<sup>(55)</sup> و Gsell<sup>(56)</sup> بأنه الميناء العسكري، وكان محميا من ناحية الشمال بجزيرة جوانفيل، ومن الغرب بواسطة كاسر jetée يربط الجزيرة باليابسة، ولم يبق اليوم من البناءات القديمة أي أثر، لكن Carayon يرى عدم الجزم بأنه ميناء عسكري لعدم العثور به على شيء ذو خاصية عسكرية<sup>(57)</sup>.

يرجع البعض تأسيسه إلى الملك يوبا الثاني لكن في الحقيقة أن وجوده سابق للعمالك النوميديّة، لأن الرحالة سيلاكس في القرن الرابع ق.م قال بأنه ميناء جزيرة، ولأنه أكتشف في الجزيرة ذاتها مخلفات تعود إلى الفينيقيين المعروفين بتهيئتهم للموانئ. وعليه فإن ما فعله الملك يوبا هو إعادة تهيئته وربما توسيعه.

قدر Cagnat عمقه بين 2.5 م و 3.2 م، وبإمكانه إستقبال 13 سفينة ذات صفين من المجاديف يصل طول كل واحدة منها 52 م وعرضها أكثر من 6 م<sup>(58)</sup>.

ظلت آثاره التي ذكرها الرحالة شاو والمتمثلة في سور ذو أروقة، دكاكين، ورشات لتصليح السفن، ودار الأسلحة بادية للعيان، وقد شاهدها كل من Ravoisié و Giret في الأربعينيات من القرن التاسع عشر<sup>(59)</sup>.



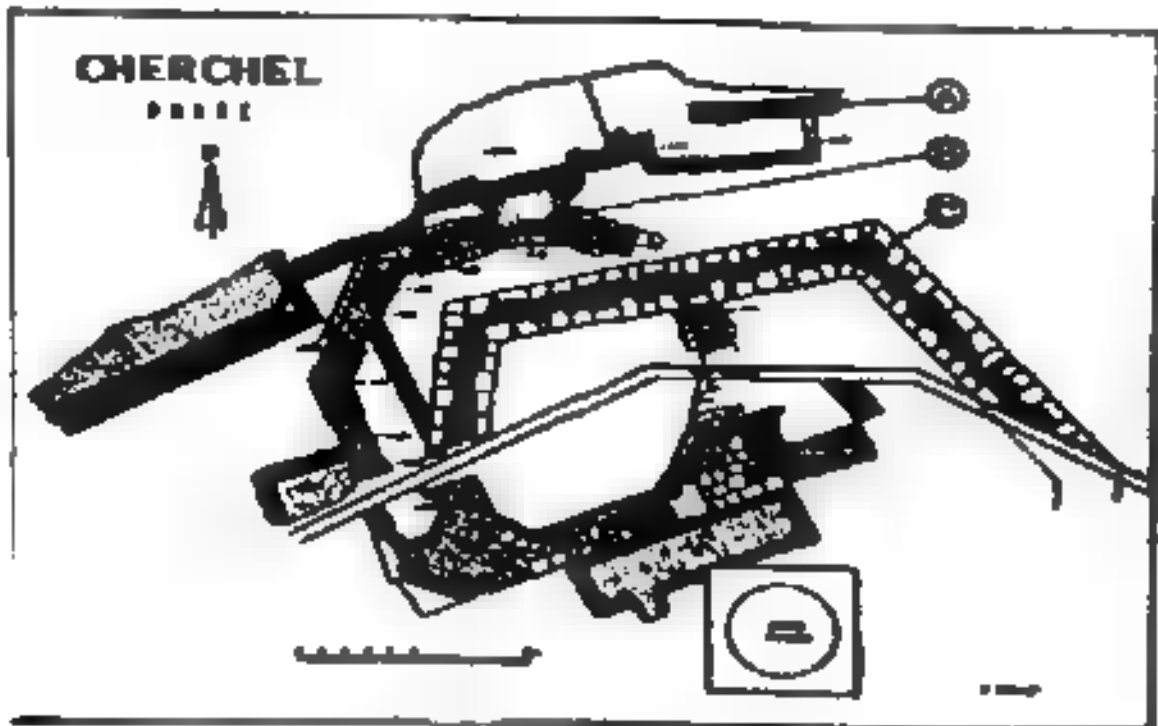
أُكتشف عند مدخله سنة 1847 هيكلان لسفينتين رومانييتين  
أثناء عمليات تجريف الميناء<sup>(40)</sup>، التي كانت نتيجتها المسح الصقلي له  
وتفسير شكله بصورة نهائية ومُحي كل أثر للميناء القديم لدرجة أن  
Diolé يصنفه بعقدة ميناء شرشال<sup>(41)</sup>.

### موانئ أخرى إفتراضية

نقى Cagnat وجود ميناء يقع إلى الغرب من الميناء العسكري،  
رغم أنه ذكر رأي متداول بين سكان المنطقة بوجوده، والسبب في  
رأيه أن المنطقة معرضة لرياح الغرب وأمواج البحر<sup>(42)</sup>. في حين عارضه  
Diolé وقال بأن تلك المنطقة تزخر بآثار مباني وخزانات لا زالت باقية  
في مكانها تشير إلى مراكب كانت تستطيع المجيء والرسو عند  
الرصيف الذي أنشأه الرومان بين الجزيرة والشاطئ. ورغم أن هذا  
الميناء معرض لرياح الغرب لكن بقايا الكاسر المهدم كانت تضمن  
له حماية كافية. ويتصل هذا الميناء الإفتراضي بالميناء العسكري  
عبر ممر والدليل على ذلك أن المراكب في العهد العثماني كانت  
تدخل وتخرج من شرشال من جهتي الغرب والشرق، والدليل الآخر  
هو أن مخططات الميناء التي أنجزت أثناء الفترة الإستعمارية تثبت أن  
الحوض الذي بني فيه الميناء الحالي كان له ممر غربي. وحدد Diolé  
ميناء إفتراضي آخر يتواجد إلى الشمال أي أمام جزيرة جوانفيل،  
أطلق عليه ميناء متقدم، لأنه عثر على بقايا إسمنت تحت الماء إعتقد  
بأنها بقايا لكاسر أمواج يحمي الميناء من جهة البحر<sup>(43)</sup>.

قام Lassus بالتقيب في جزيرة جوانفيل وتم الكشف عن منارة ميناء إيول-قيصرية. وهي عبارة عن مبنى ثعاني الأضلاع، قدر سمك الجدران بحوالي 1.62 م، وبلغ أعلى جزء من بقايا المنارة 3 م. لم يبق منها إلا أساساتها. (انظر التخطيط الذي يرمز له بحرف B : في الشكل رقم 2) والتي بنيت حسب التقليد الهلنستي لذلك شبهها Lassus بمنارة الأسكندرية. وكانت قد بنيت بجوار هيكل يبدو أنه كان سابقا لوجودها والمشار إليه بالحرف A، وهناك بقايا قلعة تعود إلى العصر التركي أقيمت على جزء من انقاض المنارة، وهي التي يدل عليها الحرف C :<sup>(44)</sup>

شكل رقم 2 : تخطيط يمثل بقايا منارة ميناء إيول-قيصرية



المرجع : J. Lassus, les découvertes récentes, p. 221.

هناك شيء آخر مهم في إكتشافات J.Lassus وهو الهيكل الذي عثر على جزء من أساساته وأرجع تاريخ إنشائه إلى عصر الملك يوبا الثاني وسابق لوجود المنارة، وقال أنه كان يبدو من البحر مهيبا بشكله الضخم<sup>(48)</sup>، ورغم ذلك أجد أن يوبا رأى أنه لم يؤدي الدور المرجو منه فأقدم على إنشاء المنارة التي كانت منطقيا معلما مهما بشكلها وإرتفاعها وهندستها والدقة في بنائها التي لفتت إنتباه J.Lassus نفسه، والتي لازالت تطرح تساؤلات تتطلب الإجابة عليها القيام بتقنيات.

### دور الميناء التجاري

يبرز هذا الدور من خلال أهميته في التجارة الخارجية، أي العلاقات التجارية التي عقدها مع مجموعة من الموانئ المشهورة آنذاك والمطلّة على شواطئ حوض البحر المتوسط. فقد إهتم الملك يوبا الثاني بالتجارة البحرية

مع شبه جزيرة إيبيريا، فكانت البضائع الآتية والمتجهة من وإلى موريطانيا تمر عبر قادس، مالقا، وقرطاجنة. أما التجارة مع بلاد الغال فتشهد عليها خاصة وفرة كسور مزهريات حمراء اللون مغطاة بطلاء شفاف أو مزينة بصور عليها علامات مراكز صناعتها، كما عثر على نقود في غالة تعود إلى عصري يوبا الثاني وابنه بطليموس<sup>(49)</sup>، بالإضافة إلى الصلات التجارية التي كان يعقدها هذا الميناء مع موانئ إيطاليا خاصة أوستي.

## دور الميناء الدفاعي

يتجلى دوره الدفاعي من خلال مسائل عدة الخمسها هي  
النقاط التالية :

- بداية إتخذة الفينيقيون أو على الأقل جزء منه وتحديدًا جزيرة  
جوانفيل كمبخبأ لهم للإحتماء من الأخطار التي قد يتعرضون  
إليها من قبل الأهالي<sup>(47)</sup>.

- يتجلى دوره الدفاعي أيضا من خلال وجود هياكل ومباني دفاعية  
منها مثلا المنارة التي لم يقتصر دورها على إرشاد الملاحين بل  
كان لها دور المراقب.

- كان قاعدة عسكرية لأسطول الملك يوبا الثاني إذ يرى الكثير  
بأن الإمبراطور الروماني أوغسطس سمح ليوبا بذلك لأن وجوده  
ضروري خاصة لترويج التجارة.

- جعله الرومان كمقر لإيواء إحدى فرق أسطولهم الحربي<sup>(48)</sup>، والتي  
بلغ عدد وحداتها كحد أقصى يستطيع الميناء إحتوائه حسب  
المؤرخ Cagnat 13 سفينة ذات الصفين من المجاديف، وهي عبارة عن  
سفن سريعة وخفيفة يصل طولها 52 م وعرضها أكثر من 6م<sup>(49)</sup>.  
وهي الفرقة التي أرسلت إلى قيصرية بهدف قمع الإنتفاضة التي  
قامت على إثر مقتل بطليموس والتي تحولت فيما بعد لتصبح نواة  
لأسطول مقاطعة موريطانيا القيصرية. أما عن دورها فهو متعدد  
المهام : مقاتلة القراصنة والقيام بدور شرطة الشواطئ وحماية  
القوافل العسكرية التي ترسل من إيطاليا، وأهميتها تتجلى من

خلال وضعها تحت قبعة حكمة مقصعة موزطابيا "قيصرية"  
التي كان مقره بقيصرية<sup>264</sup>

#### دور الميناء في الصيد :

من النشاطات الأساسية التي كانت لهذا الميناء صيد  
الأسماك وتجفيفها، حيث اكتشفت أحواض خاصة بذلك لازالت  
آثارها مفعورة تحت الماء، وهي عبارة عن أحواض لتربية الأسماك  
وبالقرب منها هناك أحواض تتطابق مع منشآت تمليع الأسماك، لأن  
شاطئ هذه المنطقة يتمتع بوفرة الأسماك التي فاقت الإستهلاك  
المحلي، وتلك الآثار تم الكشف عنها من قبل كل من : R.A York  
وDP Davidson<sup>265</sup>.

#### خاتمة :

يتضح من خلال هذه الدراسة المتواضعة لميناء إيول - قيصرية  
بعض الملاحظات والتوصيات منها :

- إلى غاية العصر الوسيط لاتزال بقايا الميناء القديم لإيول - قيصرية  
بادية للعيان.

- لم تذكر المصادر القديمة المنارة، ولم تغط لميناء إيول - قيصرية  
أهمية كبيرة مقارنة بما ذكرته عن بعض الموانئ

الأخرى في البحر المتوسط، وهذا يدخل في إطار عدم اهتمام  
هذه المصادر بالمنطقة ككل إلا حينما يتعلق الأمر

بوصلتها بأحداث البحر المتوسط. وبالتالي فإن هذه المصادر،  
مصحفة في إيراد معلومات وافية عن ميناء صقلية له حضور في  
العصر القديم.

- إن عدم ورود معلومات مفصلة عن الميناء في المصادر القديمة لا  
يفسر بقلة أهميته آنذاك أو أن دوره لا يذخر، لأن التقييمات  
الأثرية سواء على اليابسة أو تحت المياه - رغم قلتها - أثبتت تحوله  
من مرفأ طبيعي إلى ميناء إصطناعي، وأصبح من أشهر موانئ  
ذلك العصر، بهندسته التي لا تقل عن مواصفات أشهر موانئ  
العصر القديم خاصة الرومانية منها.

- سكان لميناء إيول - قيصرية عدة وظائف.  
- برز دور الميناء الحضاري السلمي بصورة أكبر قبل العصر  
الروماني، وطفى دوره الحربي على الجانب السلمي ابتداء من ذلك  
العصر.

- جعل هذا الميناء إيول - قيصرية إحدى المدن البحرية الهامة في  
العصر القديم. فكما قال شاو كان كبيراً جداً ورحباً ومزدحماً  
بالمباني وكانت له فوائد كثيرة، تشهد عليها البقايا المبعثرة في  
قاع البحر.

- تدخل يد الإنسان في تهيئته واضحة جداً من خلال هياكله التي  
حمته من أمواج البحر والرياح، فهو عبارة عن مركب من  
الأحواض له مداخل مختلفة حسب اتجاه هبوب الرياح.

- إزدهار المدينة متأت من الدور الرئيس الذي لعبه في المبادلات التجارية مع مختلف المناطق.
- وجود بقايا متناثرة في أماكن أخرى من الميناء دليل على أن إيول- فيصرية لم يكن لها ميناء واحد بل عدد من الموانئ كل حسب اختصاصه، فقد وجب رؤيتها من تحت الماء لفهم قيمتها.
- ضرورة المحافظة على ما تبقى من آثاره وإعادة ترميمها.
- تعد هذه الدراسة بسيطة وغير كافية لهذا المعلم العظيم بهياكله، بمكانته الإقتصادية والدفاعية، بمركزه السياسي والحضاري، وعليه فإنه لا زال بحاجة لدراسة ميدانية معمقة وشاملة.

- (1) Stéphane Gsell, Cherchel. Antiquité latine - Césarée, Alger : Imprimerie Officielle, Sd. p.9.
- (2) Stéphane Gsell, Promenades archéologiques aux environs d'Alger (Cherchel, Tipasa, le Tombeau de la Chrétienne), Paris : Société d'édition les Belles Lettres, 1926, p.8.
- (3) Nicolas Carayon, Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures, Thèse de Doctorat, Université Strasbourg II, 2008, p.188.
- (4) Stéphane Gsell, Histoire ancienne de l'Afrique du Nord, Paris : Librairie Hachette, 1928, T.8, p.224.
- (5) Pline l'Ancien, Histoire naturelle, traduit par Hubert Zehnacker, Paris : Gallimard, 1999, V. 20.
- (6) Strabon, Géographie, Traduit par Amedée Tardieu, Paris : Librairie Hachette, 1880, XVII, 3.12.
- (7) S.Gsell, op-cit, p.230.
- (8) G.Camps et P.R.Giot, " Un poignard chalcolithique au cap Chenoua", Libyca, Anthropologie - Préhistoire, T8, 1960.
- (9) Philippe Leveau, Caesarée de Maurétanie, une ville romaine et ses campagnes, Roma : Ecole Française de Rome, 1984, p.9-10.
- (10) Philippe Diolé, Promenades d'archéologie sous-marine, Paris : Editions Albin Michel, 1952, p.163.
- (11) Nicolas Carayon, op-cit, p.188.
- (12) Ph.Leveau, op-cit, p.12-13.
- (13) S.Gsell, Cherchel... op-cit, p.12.
- (14) Ph. Leveau, op-cit, p.11.
- (15) Encyclopédie Berbère, France : Aix-en-Provence, 1992, T.11, p.1698.
- (16) Ibid, p.1698.
- (17) Ibid.
- (18) E.F.Gautier, Genseric, roi des Vandales, Paris : Payot, 1932, p.173.
- (19) Ibid, p.275-276.

(20) ابن حوقل (أبو القاسم بن حوقل النصيبي)، صورة الأرض، بيروت :

منشورات مكتبة دار الحياة، دون تاريخ، ص، 78.

- (21) Dr. Shaw, Voyages dans la Régence d'Alger ou description géographique, physique, philologique, etc..., traduction de J.Mac Carthy, Paris, 1830, p. 269- 270.
- (22) René Cagnat, L'Armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, Paris : Imprimerie nationale, 1913, p.280-281.
- (23) S.Gsell, Promenades archéologiques ..., op-cit, p. 80.
- (24) R. Cagnat, op-cit, p.281.
- (25) Ph. Diolé, op-cit, p.158.
- (26) R. Cagnat, op-cit, p. 281.
- (27) Ph. Leveau, op-cit, p.48.
- (28) R. Cagnat, op-cit, p.281-282.
- (29) Ph. Diolé, op-cit, p.157.
- (30) Nicolas Carayon, op-cit, p.654.



- (31) S.Gsell, Histoire ancienne... op-cit, p.231.
  - (32) Ph. Diolé, op- cit, p.157.
  - (33) Dr. Shaw, op- cit, p.270.
  - (34) Ph. Diolé, op- cit, p.158.
  - (35) R. Cagnat, op- cit, p. 281.
  - (36) S.Gsell, Promenades archéologiques ...., op- cit, p.80.
  - (37) Nicolas Carayon, op- cit, p.500.
  - (38) R.Cagnat, op- cit, p. 282- 283.
  - (39) Ibid, p. 282.
  - (40) S.Gsell, op- cit, p.80.
  - (41) Ph. Diolé, op- cit, p.159.
  - (42) Cagnat, op- cit, p. 280.
  - (43) Ph. Diolé, op- cit, p.157, 160- 162.
  - (44) **Jean Lassus**, " Les découvertes récentes de Cherchel ", Comptes-Rendus des Séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 1959, N° 2, V.103, p.222.
  - (45) Ibid, p. 219.
  - (46) S.Gsell, Histoire ancienne... op-cit, p.231- 232.
  - (47) S.Gsell, Promenades archéologiques ...., op- cit, p. II.
  - (48) Ph. Leveau, op- cit, p.47.
  - (49) Cagnat, op- cit, p.283- 284.
  - (50) Ph. Leveau, op- cit, p.47- 48.
  - (51) Ibid , p.49- 50.
-

# دور البحرية الجزائرية في القضايا الإنسانية الخارجية بين القرنين الخامس عشر والتاسع عشر الميلاديين

أ. مصطفى داودي،  
جامعة الجلفة

إن الحديث عن البحر مقرونا دائما بالحضارة، وإن الحضارة على  
مر العصور ترتبط ارتباطا وثيقا بصفاء الأنهار وشواطئ البحار  
والمحيطات، ومن هنا فإنه مثلما قال المؤرخ الفرنسي (فرنان بروديل F. Braudel) : "المتحكم في البحر دوما هو المتحكم في الثروة"<sup>1</sup>، وهو  
يملك كل مقومات السيادة والقوة، إلا أن الكتابات الغربية وهي  
تتحدث عن بلدان المغرب وعلاقتها بالبحر تحاول دوما أن تربطها بجهل  
البحر وعدم درايتها به، وفي ذلك قال (روبير مونتان R. Montagne) : "إن  
المفارقة لا يحبون البحر ولا يعرفون عنه شيئا، وهو يخلق لديهم شعورا  
عميقا بالرعب"<sup>2</sup>، وفي كناية عن جهلهم بالمنتجات البحرية وصف  
(فرنان بروديل F. Braudel) "أن الطبخ الإسلامي لا مكان فيه لمنتجات  
البحر"<sup>3</sup>، وأن سكان المغرب رغم أهمية المسطحات المائية لم يساهموا  
في النشاط البحري إلا بشكل محدود ومحلي أحيانا مثلما أشار (جون  
ديبوا J. Des pois)<sup>4</sup>.

كل هذا يرمّخ التحامل الغربي على نفي صفات التميز لشعوب بلدان المغرب وتجريدتهم من مظاهر القوة التي جعلتهم أسبادا لفترات على حوض البحر المتوسط، وكل ذلك بهدف التقليل من قيمة شعوب هذه البلدان، وإخفاء أمجادها، وكل ذلك يصب في الحيلولة دون ارتباط شعوب هذه البلدان بجذور ماضيها وجعلها مثل نباتات الرمال تظهر بسرعة وتغيب بسرعة لانعدام جذورها.

إلا أن الدارس لتاريخ الجزائر يجد بأنه يرتبط منذ أقدم العصور بالبحر ولهذا السبب بالذات فإن أي قراءة لهذا التاريخ لا تستعصر العمق البحري للجزائر تعد ناقصة باعتبار أن موقعها على ضفاف البحر المتوسط جعلها جزءا جوهريا في بناء تاريخها إما سلما أو حربا بل إنها في الكثير من الحقب التاريخية كانت محورا منفردا في بناء العلاقات بمختلف أشكالها حول هذا البحر بمختلف اتجاهاته، ومن هنا فإن البحر ظل دوما حاضرا في مجمل تطورات التاريخ الجزائري، ولم يقتصر دوره على المساهمة في النشاط الاقتصادي والسياسي بل تعداه إلى أدوار أخرى كان أبرزها البعد الإنساني الخارجي الذي لمبته البحرية الجزائرية، وهو بعد تشع الدراسات التاريخية في التركيز عليه سواء على خلفية انعدام وجود "أرشيف بحري" وطني يضم كل الأصول ذات الصلة بالنشاط البحري الجزائري.

باعتبار أن الخلفية التاريخية لإبراز حقيقة هذه البحرية في تلك الفترة تكمن في ثانيا تلك الأصول، وقديما قالوا : "إذا ضاعت الأصول ضاع التاريخ معها"<sup>(٩٥)</sup>.

ومن هنا تبرز إشكالية الموضوع في مدى حقيقة البعد الإنساني في نشاط البحرية الجزائرية ؟

وهل كان هذا البعد يرتبط بالقوة والمصلحة أم أنه حقيقة خلقية قيمة أملت لها الشخصية المكونة لهذه البحرية ؟

وينبغي أن نوضح قبل تحليل هذه الإشكالية وأبعادها أن الأسطول البحري الجزائري لم يكن حديث النشأة بيزوغ العهد العثماني سواء من حيث مادية التكوين أو شخصية التقويم باعتبار أن البحرية الجزائرية عرفت طيلة تاريخها الطويل عدة مراحل متميزة سواء قبل بزوغ فجر الإسلام في بلاد المغرب أو بعده لما تشكلت نواة هذه البحرية في إطار الأسطول الإسلامي في بلاد المغرب انطلاقا من الفتح الإسلامي لهذه البلاد في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي حينما كان لهذه البحرية دور كبير في التصدي للخطر البيزنطي، خاصة بعد معركة ذات الصواري (34هـ/654م) بشواطئ الإسكندرية مرورا بإنشاء دار السفن بأفريقية في عهد ولاية حسان بن ثابت بتوجيهات من الخليفة الأموي الراشد عمر بن عبد العزيز (99-101هـ) رضي الله عنه واستقدام الصنّاع المهرة لهذا الغرض من مصر وغيرها مما جعل هذه البحرية تنتقل من دور التصدي إلى دور

التحدي، وذلك بإنجاز مهام كبرى أبرزها العبور إلى الأندلس (42هـ/711م)، وفتح صقلية على يد الفقيه المالكي أسد بن الفرات (42هـ/759م - 213هـ/828م) في العهد الأغلبي، وأصبح هذا الأسطول في مراحل متقدمة يفرض السيادة الإسلامية على حوض البحر المتوسط<sup>(16)</sup>.

ومنذ القرن الخامس الهجري /الحادي عشر الميلادي بدأت البحرية الجزائرية تعرف نوعا من الاستقلال عن باقي الأساطيل في بلاد المغرب، وأصبحت تشكل قوة بحرية خاصة كان لها دور مهم في مواجهة التحدي المسيحي خاصة في عهود الحماديين (1007-163م) والمرابطين (1056-1147م) والموحدين (1130-1226م) وبني زيّان (1236-1554م)، وتركزت قواعدها بمدن عنابة وبجاية ودلس ووهران والمرسى الكبير، ومع بداية العهد العثماني في أوائل القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي بزغ نجم البحرية الجزائرية بعد مخاض عسير وفي ظل صراع دولي عنيف من أجل السيطرة على سواحل حوض البحر المتوسط الغربي، وقد أكسبها التحكم في خيوط هذا الصراع شبه هيمنة على حوض هذا البحر، ولم تعد تقتصر مهمته على حماية الحدود الساحلية الجزائرية وضمان مصالح الدولة الجزائرية الحديثة أثناء العهد العثماني (1518-1830م) بل حملت على عاتقها بعدا إنسانيا متميزا يتمثل في الوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة، وبات هذا البعد يمثل النشاط الأبرز في حركة البحرية الجزائرية التي نشأت أصلا تحت شعار الإنقاذ، وكان

الملفت في تحقيق هذا البعد هو انها لم تضع موازين تفرقة بين الشعوب الإنسانية، سواء على خلفية الدين أو العرق، بل كان نشاطها مثاليا في عدالة التحرك وهو نشاط نادر ما نقرأ نماذج عنه في نشاط بحري سابق، وقد برز ذلك عبر محطات تاريخية نكتفي بإعطاء ثلاث نماذج رئيسية تتمثل في :

### 01 . حرب الإبادة في الأندلس

لقد ارتبط التاريخ الأندلسي عبر العصور ارتباطا وثيقا بتطور الأحداث في بلاد المغرب مثلما تأثرت بلاد المغرب بتطور الأحداث هناك، ولم يشذ تاريخ البحرية عن ذلك باعتبار أن الأندلس كانت حاضرة في مجمل مراحل تكوين الأسطول البحري لهذه البلدان بدليل أن الأمر الذي جعل المرابطين أو الموحدين أو المرينيين يهتمون ببناء الأساطيل وتعميرها كان بسبب الأوضاع في الأندلس والرغبة في الاستجابة لنداء أهلها، وحبا لجهاد أعدائها.

كما كانت النكبة الأندلسية وحرب الإبادة فيها حاضرة بقوة في إبراز نجمي الأخوين بربروسا (عروج وخير الدين) ومعهما تم تشكيل الدولة الجزائرية الحديثة ونواة أسطولها البحري الذي سيكون له الكلمة الفصل في حوض البحر المتوسط وتحمله عبا نصرة وإنقاذ الأندلسيين بشتى طوائفهم من تلك الإبادة الجماعية التي تعرضوا لها خاصة بعد سقوط غرناطة (897هـ-1492م) هذه النكبة التي لم تعرف البشرية طيلة تاريخها الطويل أبشع وأمرّ منها لدرجة

تقنينها بالمراسيم والأوامر الملكية، حيث صدر عام (897هـ-1492م) قانون الجريمة الإنسانية القاضي بتجريم المسلمين وتحريم إقامة شعائرهم الدينية وإغلاق المساجد، كما قام الكاردينال (خمينيث) بإحراق عشرات الآلاف من الكتب<sup>(7)</sup>، وفي (907هـ/ 1501م)، منع على المسلمين حمل السلاح، وأعطيت لهم مهلة ثلاثة أيام لمغادرة الأندلس والمخالف لذلك يحكم عليه بالموت من قبل محاكم التفتيش المقامة من أجل ذلك الغرض<sup>(8)</sup>، ولم يترك لهم خياراً يخفف عنهم هذه النكبة إلا إجبارية التصير والرّدة عن الإسلام بناء على المرسوم الملكي المؤرخ في (908هـ/ 1502م) من قبل الملكة إيزابيلا والذي خيّر فيه أهل الأندلس إمّا التّصير أو مغادرة غرناطة وكلّ بلاد الأندلس، ولا يبقى ذكراً فوق سن الرابعة عشر أو أنثى فوق سن الثانية عشر بعد شهر أفريل من تلك السنة إلا إذا تتصروا، وخلال هذه المدة رحل عن غرناطة أزيد من ثلاثمائة أندلسي واعتبر الباقين متصيرين بموجب المرسوم، وأطلق على هؤلاء إسم (النصارى الجدد) أو (الأندلسيين المواركة)، حتى هؤلاء الذين تتصروا صدر في حقهم أمر ملكي يوم (22 ربيع الأول 917هـ/ 20 يونيو 1511م)، يلزمهم بأن يسلموا سائر الكتب العربية التي لديهم لمحاكم التفتيش وأن لا يتخاطبوا باللغة العربية وتعددت نحوهم لوائح المنوعات التي تحضر الختان، وقتل كل مختن ولا وقوف اتجاه القبلة، كما حضر الاستحمام في حقهم والاعتسال وارتداء الملابس

العربية، وراح ضحية هذه المحنة عشرات الآلاف وناشع صدور التعذيب والقتل.

ولم يكفَ الأندلسيون طيلة محنتهم عن طلب النجدة من المسلمين وممالكهم القائمة حتى قبل سقوط غرناطة، وقاموا بإرسال وفدين : الأول إلى السلطان العثماني بايزيد الثاني (1443-1447م) وذلك قبل سقوط غرناطة بخمس سنوات ومعه رسالة حزينة من قبل الأندلسيين إلى الدولة العثمانية مرفوعة بقصيدة شعر جاء فيها<sup>13</sup> :

الحضرة العلية! وصل الله سعادتها، وأعلى تكلمتها، ومهد أقطارها، وأعز أنصارها، وأذل عداتها، حضرة مولانا وعمدة ديننا ودينانا، السلطان الملك الناصر، ناصر الدنيا والدين، وسلطان الإسلام والمسلمين، قامع أعداء الله الكافرين، كهدف الإسلام، وناصر دين نبينا محمد عليه السلام، مُحيي العدل، ومنصف المظلوم ممن ظلم، ملك العرب والعجم، والترك والديلم، ظل الله في أرضه، القائم بسنته وفرضه، ملك البرّين، وسلطان البحرين، حامي الديار، وقامع الكفار، مولانا وعمدتنا، وكهفنا وغيثنا. لا زال ملكه موفور الأنصار، مقرونا بالانتصار، مخلد المآثر والآثار، مشهور المعالي والفخار، مستأثرا من الحسنات بما يضاعف الأجر الجزيل، في الدار الآخرة والثناء الجميل، والنصر في هذه الدار، ولا برحت عزماته العلية مختصة بفضائل الجهاد، ومجردة على أعداء الدين من بأسها، ما يروي صدور السفح والصفاح، والسنة السلاح بأذلة نفائس



الذخائر في المواطن التي تألف فيها الأخابر مفارقة الأرواح للأجساد ،  
سالكه سبيل الفائزين برضا الله وطاعته يوم يقوم الأشهاد .

سلام عليكم من عبيد تخلفوا بأندلس بالغرب في أرض غربة  
أحاط بهم بحر من الردم زاخروبحر عميق ذو ظلام ولجة  
سلام عليكم من عبيد أصابهم مصاب عظيم يا لها من مصيبة  
سلام عليكم من شيوخ تمرقتشيوخهم بالنتف من بعد عزة  
سلام عليكم من وجوه تكشفت على جملة الأعلاج من بعد ستر

سلام عليكم من بنات عواتقيسوقهم اللباط قهرا لخلوة  
سلام عليكم من عجائز أكرهتملى أكل خنزير ولحم جيفة  
غدرنا ونصرتنا وبذل دينناظلمنا وعملنا بكل قبيحة  
وكنا على دين النبي محمدنقاتل عمال الصليب بنية  
وتلقى أمورا في الجهاد عظيمةبقتل وأسر ثم جوع وقلة  
فجاءت علينا الروم من كل جانب بجد وعزم من خيول وعدة  
فكنا بطول الدهر نلقى جموعهم فنقتل فيها فرقة بعد فرقة  
وفرسانها تزداد في كل ساعةوفرساننا في حال نقص وقلة  
فلما ضعفنا خيموا في بلادناومالوا علينا بلدة بعد بلدة  
وجاموا بأنفاظ عظام كثيرة تهدم أسوار البلاد المنيعه  
وشدوا عليها الحصار بقوة شهورا وأياما بجد وعزيمة  
فلما تفانت خيلنا ورجالنا ولم نر من إخواننا من إغاثة  
وقلت لنا الأقوات واشتد حائفناأحطناهم بالعكره خوف الفضيحة

وخوفنا على أبنائنا وبناتنا من أن يؤسروا أو يقتلوا شر قتلة  
على أن نكون مثل من كان قبلنا من الدجن من أهل البلاد القديمة  
فها نحن يا مولاي نشككو إليكم فهذا الذي نلناه من شر فرقة  
عسى ديننا يبقى لنا وصلاتنا كما عاهدونا قبل نقض العزيمة  
والا فيجلونا جميعاً عن أرضهم بأموالنا للغرب دار الأحبة  
فأنتم بحمد الله خير ملوكنا وعزتكم تعلو على كل عزة  
وثم سلام الله قلت ورحمة عليكم مدى الأيام في كل ساعة

فقرر على إثرها السلطان العثماني إرسال قوة إنقاذ بحرية  
تحت قيادة كمال الريس وأيدن باشا على وجه السرعة وذلك سنة  
(892هـ / 1487م) واستطاع أن يضرب سواحل مالطا وصقلية وسردينيا  
وكورسيكا ثم خرب سواحل إيطاليا وإسبانيا وهدم العديد من  
القلاع والحصون المشرفة على البحر المتوسط، ولكنها جوبهت في  
الأخير من قبل الدولة الحفصية في تونس فأفست هدف هذه الحملة  
ولم يكتب لها أن تحقق سوى إجلاء ثلاثمائة ألف أندلسي نحو  
المغرب والجزائر<sup>(10)</sup>.

أما الوفد الثاني : فأرسله الأندلسيون إلى الدولة المملوكية في  
مصر والتي لم يستطع قائدوها الأشرف سيف الدين قايتباي (1468-  
1496م) وسيلة للمساعدة سوى إرسال وفد إلى البابا ثم إلى الإسبان  
لإبلاغهم بأنه يوجد في مصر والشام مسيحيون يتمتعون بكامل  
حرياتهم الدينية، ولا يتعرض لهم أحد، وأنهم سيقومون بقتل جميع

المسيحيين وإجبارهم على اعتناق الإسلام، إن قام الإسبان بقتل المسلمين وإجبارهم على التنصر. إلا أن الإسبان والبابا لم يهتموا بهذا التحذير ومضوا في مخطط الإبادة الذي بدأوه<sup>(1)</sup>، إلا أن العيب الأعظم في إنقاذ الأندلسيين تحملته الدولة الجزائرية الناشئة حديثاً، وبقيادة أسطولها البحري الذي نشأت نواته الأولى بقيادة الأخوين عروج وخير الدين من رحم المحنة الأندلسية وشعار الإنقاذ الذي كان السبب الأول في بروزهما على مسرح الأحداث، خاصة بعد استغاثة الأندلسيين بهما وطلب النصره وقد تمت الاستجابة لذلك عبر ثلاث مخططات هامة، يهدف أولهما إلى إنقاذ الاطفال والنساء والمشردين الذين حوصروا وطردوا من الأندلس، وأصبحوا بين خيارين أحلاهما مرّاً، فإما أن يبادوا داخل وطنهم وإما أن يهاجروا ويتركوا الأوطان نحو بلاد إخوانهم في بلاد المغرب عساهم يشتمون من خلالها رائحة الأندلس، وقد استمر هذا المخطط طيلة القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وذلك بواسطة الأسطول البحري الجزائري، الذي كان يقوم بحملات بحرية علنية وسرية لإخلاء الأندلسيين نحو بلاد المغرب خاصة الجزائر، حيث أرسلت سنة (935هـ/1528م) حملة بقيادة القائد صالح رايس، وأيدن رايس لإنقاذ ستمائة من مسلمي بلنسية المضطهدين عند مصب نهر أوفيللا (ovila) وقد خاضوا معركة بحرية عنيفة ضد البحرية المسيحية الإسبانية في مياه الجزائر الشرقية (البليار)، وفي سنة (992هـ/1584م) قام القائد حسن فينزيانو بنقل حوالي ألفي أندلسي إلى الجزائر من نواحي

(اليكانت)<sup>(11)</sup>، وبين هذين الحملتين أرسل خير الدين العديد من البعثات إلى الشواطئ الإسبانية وقد بلغت بحسب الروايات التاريخية ثلاث وثلاثون حملة بحرية ناجحة بين سنتي (1528/1584م)، وكان من أبرزها تلك الحملة التي قادها خير الدين نفسه، حيث ذهب في ستة وثلاثين سفينة ناحية الأندلس نقل فيهم عدد كبير من الأندلسيين إلى الجزائر وترك ألف مقاتل لحراسة الأندلسيين الباقين وتكررت عملية الإنقاذ هذه سبع مرات متتالية، حتى بلغ ما نقلته سفن خير الدين لوحده إلى شواطئ بلاد المغرب نحو سبعين ألف أندلسي<sup>(12)</sup>، وبالجمله فإن عدد الأندلسيين المطرودين حسب رواية المؤرخ الإسباني (نافاريتي) بلغت خمسة ملايين نسمة منهم مليونان من اليهود، وقد كان عدد سكان إسبانيا كلها يومئذ ثمانية ملايين نسمة<sup>(13)</sup>.

أما المخطط الثاني فكان يقوم على توفير المتطلبات المادية للأندلسيين المحاصرين والمجوعين في بلادهم، والتكفل بأولئك الفارين والمرحّلين من بلادهم نحو بلاد المغرب، حيث أن خير الدين ومن ورائه الشعب الجزائري قد أكرم الأندلسيين أيما إكرام ووسع لهم في أرض الجزائر وتركوا أحرارا في اختيار البقاع والأماكن الصالحة لسكنهم ومزاولة حرفهم.

أما المخطط الثالث فكان شعاره دعم المقاومة الأندلسية لأولئك النصاري الغاصبين، خاصة ثورة جبال البشترات التي اندلعت

يوم 16 أبريل 1492م والتي هاجمها في الزوايا أحد المستنصرين المدعو هرج بن هرج والذي خرج مع حارب من المسلمين الذين يخفون إسلامهم وذلك بمساعدة المجرم الذي تم لحنوا إلى جمال البشرات ولحق بهم قتل المسلم من الذين يريدون الخلاص من السير الإسباني واحرازوا حينها (مرداد وري هالور) قائدًا عامًا للثورة والتي شملت في توسعها ككل بلاد برماطة المدونة قبل التسلية، وكانت مطالبهم فيها للتصاري المحتل من قبل الحد الأدنى من الحقوق والمتمثلة في إلغاء القوانين الطائفة والعودة إلى شور معاهدة التسليم المهينة التي وقعها أبو عبد الله الصفيير (1486-1527م) وكانت البحرية الجزائرية حاضرة منذ الوهلة الأولى لدعم هذه المقاومة حيث أرسل سنة (976هـ/1568م) القائد (علج علي) لينظم حرب العصابات بحبال البشرات بالأندلس، وقد أنزل لهذا الغرض الإمدادات بشاطئ (المرية)، وفي العام التالي أرسل إليه من الجزائر المتار والدخائر مع المتطوعين الإنكشاريين لمساندة مجاهدي الأندلس، وبالتزامن مع ذلك كانت البحرية الجزائرية تقوم بحملات نحو السواحل الإسبانية قصد الضغط على التصاري أو الأسبان، وإضعافهم، وكان من أبرز تلك الحملات حملة (صالح رايس) الذي قام بمهاجمة السواحل الإسبانية سنة (1543م) وخوضه معركة (روزاس با لا موس Rosas Palamos)<sup>(19)</sup>، وحملة (علج علي) سنة (977-978هـ / 1569-1570م) الذي قام بضربات متكررة خلال هذه السنة على السواحل الإسبانية ومالطا، إضافة إلى الحملة البحرية لسنة (989هـ / 1581م) وغارة (مراد رايس) على

(لورده) والحاقه حسانر حسيمة بالسواحل الاسبانية سنة (1808م) وقد اتبعها هذا القائد بحملته الشهيرة سنة (1809م) على جزيرة (ماديرة) في المحيط الاطلسي، والتي عاد منها الى الجزائر بأجراس مكشيتها وذلك إذلالا للبرتغاليين ""

## 2. فك الحصار الأوروبي على الشعب الفرنسي

بعد قيام الثورة الفرنسية سنة (1789م) وإلغاء الشعب للنظام الملكي في أوت ( 1792م) والإعلان عن النظام الجمهوري، دخلت فرنسا في مرحلة تغيير جذري وعلى كل المستويين الداخلي والخارجي، خاصة في علاقتها مع أوروبا باعتبار أن الدول الأوروبية لم تستصغ بدعة الحكم الجمهوري واعتبرته انقلابا لا يخدم المصالح الأوروبية التي باتت مهددة من عدوى الثورة الفرنسية والخطر المحدق بنظامها الملكي، الأمر الذي جعل فرنسا تدخل في عزلة عن العالم بعد فرض الدول الأوربية حصارا خانقا عليها، وباتت مهددة على جميع الأصعدة فسادت المجاعة وجفت الخزينة من الأموال، الأمر الذي جعلها تستعج بالدولة الجزائرية من أجل إخراجها من هذه العزلة، باعتبار أنه لا توجد قوة في العالم تستطيع أن تكسر الحصار المضروب على فرنسا سوى البحرية الجزائرية.

وقد جسد الموقف الجزائري الشامل تجاه هذه المسألة تلك الرسالة التي بعث بها الداوي ( حسن باشا) ردا على رسالة الشنكر التي بعثت بها الحكومة الفرنسية وقد جاء في رسالة الداوي "" : "لن

نرفض أي طلب للجمهورية إذا كان لدينا ما نطلبه منا وعندما يكون في متناولنا، فالمواد الغذائية والخيول الجيدة، هذه هي أهم منتوجاتنا، فالصديق الحقيقي هو ذلك الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة، فهذه هي مبادئنا أننا على استعداد لأن نمدكم بالحبوب وبالمواد المعاشية من كل نوع، وبكلمة واحدة كل ما نطلبونه، لأننا نشعر أنه في غمار الحرب العامة التي تواجهونها ضد مثل هذا العدد من الأمم الأوروبية فإنه من المستحيل أن لا تواجهوا صعوبات في اقتناء ما أنتم بحاجة إليه من المواد الغذائية والسلع الضرورية الأخرى".

وقد تمت عملية فك العزلة على الشعب الفرنسي عبر وسائل متعددة كان أبرزها :

- اعتراف الداى حسن (1791-1798م) بالجمهورية الفرنسية الأولى بتاريخ 20 ماي 1793م بعد الرسالة التي بعث بها المجلس التنفيذي المؤقت للجمهورية الفرنسية بتاريخ 03 ماي 1793م والتي شرح فيها للداى التغيرات الطارئة التي حدثت بفرنسا.

- كسر الحصار عبر المساعدات المادية التي كانت تنقل عبر الموانئ الجزائرية إلى فرنسا، ومن أمثلة ذلك عملية شحن مائة سفينة من ميناء وهران سنة 1793م بخمسة وسبعين ألف قنطار من القمح وستة آلاف قنطار من الشعير، إضافة إلى مساعدات غذائية متنوعة كالصوف والجلود والزيوت واللحوم والخبز وغيرها، بالإضافة إلى كل ذلك أصدر الداى أوامر بفتح أبواب أسواق

الشرق والغرب (القائمة والفروقات) أمام السفن الفرنسية المحمية من قبل الدولة الجزائرية.

وقد شهد بذلك المؤرخون الفرنسيون، ومن أبرزهم المؤرخ (باربون) الذي قال : "كانت الجزائر أرسلت بحكميات معتبرة من الحبوب لفرنسا التي كانت تعاني القحط".

كما ذكر شاعر الثورة الجزائرية مفدي زكريا (1908-1977م) في إلياذته الشهيرة بفضل الجزائر على فرنسا حينما قال :

وجاعت فرنسا .. فكنا كراما	وكنا الأولى بطعمون الطعاما
فأبطرهم قمحنا الذهبي	وكم تبطر الصدقات اللثاما
وأوحى له قمحنا غزونا	فأطلق هذه القموح سهامها

. المساعدات المالية التي قدمت إلى فرنسا بصيغة القروض بدون فوائد ربوية منها خمسة ملايين فرنك ذهبي بالإضافة إلى قروض أخرى خصصت لشراء القمح، وقد أشارت إلى الدراسات التاريخية الفرنسية مثل ما كتبه ( إيقورنو) : " بل وقد منع الداي الجمهورية الفرنسية أثناء حروب الثورة قروضا بدون فائدة في الوقت الذي كان يزودها أيضا بالحبوب مما أنقذها من القحط".

. التدخل العسكري ضد بعض الدول الأوربية لحماية المصالح البحرية الفرنسية ومن ذلك أنه لما أسرت سفينة فرنسية في عرض المتوسط سنة (1795م) من قبل السفن الإسبانية أمر الداي حسن على الفور بإرسال اثني عشر سفينة بحرية من نوع المدفعية



لملاحقة السفن الإسبانية وتمكنت فعلا هذه العملية من استرجاع السفينة الفرنسية وإطلاق صراح ربانها<sup>(20)</sup>.

. إعفاء القناصل الفرنسيين من تقديم الهدايا للداي مثل ما هو معترف به دبلوماسيا وذلك تخفيفا على فرنسا.  
. تسليم جوازات سفر وإشارات بحرية جزائرية للسفن الفرنسية كتمويه بحري حتى لا تتعرض للاستيلاء عليها من قبل السفن الأوروبية.

ومن كثرة وقوف الجزائر مع فرنسا في معنها كان يشاع في أوروبا مقولة هي : " لو لم توجد الجزائر فإن فرنسا كانت ستعمل على إنشائها ولو أدى ذلك إلى وزنها ذهباً"<sup>(21)</sup>.

#### حملة نابليون بونابارت على مصر (1798م)

تمثل الثورة الفرنسية منعطفًا جديدًا في إعادة بناء العلاقات الدولية السائدة آنذاك، وفي بلورة المصالح المشتركة بين الدول الأوروبية وفق منطق جديد اختلطت فيه الوطنية المتطرفة بحب الفزو من أجل السيطرة، وهو ما جسده الحركة النابليونية في أوروبا أو خارجها، حيث عمد جيش الثورة على رسم الخارطة الأوروبية من جديد والعمل على تفكيك التحالف الأوروبي القديم وتشيتت أعضائه انطلاقًا من توقيع معاهدة الصلح مع بروسيا بتاريخ 15 أبريل 1795م ثم مع هولندا في 16 ماي 1795م وإسبانيا بتاريخ 22 جويلية 1795م، ولم يبق في المواجهة المباشرة مع فرنسا على الساحة الأوروبية سوى النمسا وإنجلترا، حيث انفرد نابليون<sup>(22)</sup> بالنمسا وحقق ضدها

انتصارات عسكرية حاسمة انتهت بتوقيع الهدنة في 18 أبريل 1796م، ورغم محاولات فرنسا المتعددة لإخضاع بريطانيا للأمر الواقع الجديد في أوروبا خاصة بالطرق العسكرية بقيادة نابليون بونابارت - الذي خلاص في بداية 1798م بأن مشروع إخضاع بريطانيا عسكرياً أمر مستحيل وفيه من الخطورة على فرنسا مالا يمكن أن يتوقع، وأن النيل من بريطانيا والضغط عليها لتغيير مواقفها تجاه فرنسا والخضوع للأمر الواقع لا يتحقق إلا بضرب مصالحها الحيوية التي تمثل الرئة التي تتنفس منها بريطانيا اقتصادياً وهي تجارتها الشرقية على شبه القارة الهندية، ولا يتأتى ذلك إلا بالسيطرة على مصر وقطع الطريق بين بريطانيا ومصالحها الحيوية<sup>(2)</sup>، ورغم هذا التبرير الظاهري لتحرك نابليون نحو الشرق والذي يؤيده منطق الأحداث التي شهدتها أوروبا عقب الثورة الفرنسية إلا أن المسمى الخفي لكل هذه التحركات هو التوسع والاستعمار، وما اختيار مصر إلا لدواعي إستراتيجية يمكن لفرنسا من خلالها ضرب عصفورين بحجر واحد، وكان أولهما عزل بريطانيا عن الشرق وضرب مصالحها وإرغامها على القبول بالأمر الواقع في أوروبا الغربية وهو ما تجسد في المؤتمرات الأوروبية اللاحقة، وثانيهما هو العمل على إضعاف الخلافة العثمانية وذلك بفصل جناحها الشرقي عن الغربي وتحقيق أمر واقع يمكن أن يضغط من خلاله على مواقف الباب العالي وعلى إيالاته في الشرق والغرب، وتجسد هذا البعد في عمليات الانتشار الواسع الذي انطلق به جيش بونابارت الذي لم يكتف باحتلال مصر بل

تعداها إلى محاولات السيطرة على بلاد الشام، وهو ما يجسد فكرة التوسع والاحتلال التي عرّضت فرنسا على تحقيقها عقب الثورة.

وما المواقف المتخذة من قبل بريطانيا والدولة العثمانية كرد فعل تجاه الحركة النابليونية في الشرق إلا تأكيداً لتلك التخمينات المفسرة لحقيقة تلك الحركة النابليونية ونكتف في هذه المداخلة بالتركيز على حقيقة الموقف الجزائري الذي اكتسب طابعاً إنسانياً داعماً للشعب المصري، وينبغي أن ندرك بأن المواقف الإنسانية لا تقف عند حدود الدعم المادي بل إنه في الكثير من الأحيان تكون المواقف السياسية أبلغ من أي دعم مادي باعتبار أنه لا معنى لخبز يقدم وموقف سياسي صامت تماماً مثلما يحدث الآن في مواقف الدول العربية اليوم تجاه القضية الفلسطينية لأن الشعب الفلسطيني بحاجة إلى مواقف سيادية أكثر من حاجته للمساعدات المادية.

ويمكن أن نفسر الموقف الجزائري تجاه الحملة الفرنسية على مصر<sup>(24)</sup> من وجهتين الشعبية والسياسية، أما الشعبية فتمتد أن تسمع الشعب الجزائري نبأ دخول القوات الفرنسية إلى مصر خاصة عن طريق وفود الحج الجزائرية التي تمر عبر مصر حتى عمّ استياء شعبي شديد تجاه فرنسا وبات الرعايا الفرنسيون المقيمون بالجزائر مهددون وقد أكدت ذلك رسائل سيلف المؤرخة في (25 و 27 ديسمبر 1798م) و(25 جانفي، 07 فيفري 1799م) والتي وصف فيها فقدان

الفرنسيين لمكانتهم التي كانوا يتمتعون بها لدى الناس، حيث أصبح ينظر إليهم بازدراء وعدم اكتراث<sup>(26)</sup>.

وكان لهذا الموقف الشعبي الأثر الأكبر في الموقف السياسي الجزائري تجاه هذه القضية، يضاف إليه التضامن مع الدولة العثمانية بناء على الرسالة الموجهة إلى الداي من قبل الباب العالي والتي طالب فيها من الداي بإعلان الحرب على فرنسا، وينبغي أن لا تنسأ وراء فكرة أن موقف إعلان الحرب أملت الطاعة للباب العالي وليس من منطلق ذاتي بدليل أن الرسالة التي بعث بها السلطان العثماني إلى الداي تحمل في طياتها تبريرات متعددة تصب كلها في محاولة إقناع الداي باتخاذ ذلك الموقف وعمليات الإقناع لا تتوافق مع فكرة فرض المواقف التي تصدر في شكل فرمان وليس عبر الرسائل وأن الاستياء الشعبي كان له الأثر الأبلغ في اتخاذ هذا الموقف والذي اتخذه الداي بعد الاجتماع الموسع للديوان المخول له إتخاذ المواقف السيادية الحساسة، حيث تم إعلان الحرب رسمياً ضد فرنسا في ديسمبر 1798م، وبموجب ذلك القي القبض على القنصل الفرنسي ومعه ثمانية عشر فرنسيا كانوا مقيمين بمدينة الجزائر كما أرسلت تعليمات لباي قسنطينة تأمره بإغلاق مراكز الوكالة الإفريقية في كل من عنابة والقالة وحجز ممتلكاتها وسجن عمالها المقدر عددهم بـ 98 عاملاً<sup>(26)</sup>.

وتجسيدا لموقف الحرب ذلك قامت البحرية الجزائرية كقوة تنفيذية بالقيام بعدة عمليات حربية تجاه السفن والمصالح الفرنسية، وكان الرئيس حميدو من أشهر الشخصيات التي جسدت ذلك الموقف بعملياته المتكررة ضد السفن الفرنسية أشار إليها دفتار المغانم والتي من أبرزها<sup>(١٧)</sup> :

- . إحتجاز ومطاردة السفن الفرنسية أينما وجدت .
- . غزو السواحل الفرنسية والعودة بمغانم متنوعة .

وقد بقي هذا الموقف الحربي للجزائر تجاه فرنسا طيلة فترة الاحتلال الفرنسي لمصر وكان من أكثر المواقف التي شكّلت ضغطا كبيرا على فرنسا نظرا لقوة الجزائر على حوض البحر المتوسط، ولما تمثله من مصالح إستراتيجية لفرنسا.

وخلاصة القول أن نشاط البحرية الجزائرية طيلة تاريخها الطويل لم يبق حبيس الحدود الإقليمية للجزائر ولم تقف عند حدود مصالحها الخاصة وإنما تعدتها إلى المساندة والوقوف إلى جانب الشعوب المظلومة في تحرك إنساني شهدت عليه محطات تاريخية متعددة، اكتفينا بالإشارة إلى النماذج السابقة التحليل، والملفت في التحرك الإنساني الجزائري أنه لم يكن قرين مصلحة مادية أو شروط مسبقة مثلما تتعامل به القوى الكبرى في هذا العالم اليوم والتي لا تطعم جائعا حتى يدفع ثمن ما أطعم به حتى ولو بسلب الشخصية، وأن إثبات هذه الحقيقة تؤكد طبيعة وصورة ونتائج

التحرك باعتبار أن الموقف الجزائري تجاه تلك القضايا المذكورة لم يكن من منطلق الحقيقة المشتركة التي تجمعهم مع الشعوب المتحرك نحوهم بدليل أن عملية الإنقاذ والمساعدة للأندلسيين قد شملت المسلمين واليهود بالتوازي إضافة إلى أن الاختلاف الجذري بين الشعبين الجزائري والفرنسي لم يمنع في لحظة الحصار والجوع والمسغبة التي عاشتها فرنسا عقب ثورتها الشهيرة من تحريك الجزائر إنسانيا لإنقاذ هذا الشعب بدون أي استقلال لهذه الظروف للاستفادة من مصالح شخصية. وأن الفرض من هذا التحرك لخصه الداي حسن باشا في رسالته الموجهة للحكومة الفرنسية بقوله : ( فالصديق الحقيقي هو الذي يعلن عن نفسه عند الحاجة، فهذه هي مبادؤنا )<sup>(٢٦)</sup> (قنان ص. 57).

مما يبين أن حقيقة التحرك الإنساني للبحرية الجزائرية أملت المبادئ والقيم التي تكونت عليها هذه البحرية منذ نشأتها سواء العامة أثناء الفتح الإسلامي أو الخاصة تحت شعار الإنقاذ على يد الإخوة بربروسا، والملفت للانتباه أن الجزائر دفعت ثمنها غالبا نظير وقوفها الإنساني. سواء مع فرنسا أثناء الحصار وما ترتب عنه من ديون أو تجاه المسألة المصرية وما سببه من حنق فرنسي على الجزائر وكان كليهما من الأسباب البارزة التي أدخلت الجزائر عصرا مظلما من الاحتلال الذي أفقدها كل عوامل القوة<sup>(٢٧)</sup> ولم تستفد منه الجزائر إلا وهي في صنف عالم متخلف بعد ما كانت سيدة في البحر المتوسط.

## الهوامش :

1. بروديل هرنان، البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.
2. Ferhat (H) : (Le Maroc et la mer), R.J.P.F.M. n°6, 2eme trimestre, 1979, p. 25.
3. بروديل هرنان، البحر المتوسط، ترجمة عمر بن سالم، تونس، 1990، ص. 123.
4. Des pois (J) : (Le destin de l'Afrique du Nord, remarques géographiques), B.E.P.M. 4 n°206, 1er trimestre, 1949, p.34.
5. أسد رستم، مصطلح التاريخ، ط.1، منشورات المكتبة المصرية، بيروت، ص.1 وما يليها
6. نصر الدين سعيدوني، ورقات جرائرية، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000م، ص.187.
7. لوي كاردياك، الموريسكيون الأندلسيون والمسيحيون، ترجمة عبد الجليل التميمي، ط.2، 1989م، ص.69 وما بعدها.
8. المقري، نفع الطيب، تحقيق إحسان عباس، ج.1، بيروت، 1988م، ص. 527 / الأندلسيون المواركة، عادل سعيد شناوي، ط.1، مطابع انتر ناشيونال، القاهرة، 1983م، ص. 191-190.
9. محمد علي أوركخان، مأساة الأندلس وموقف العثمانيين، مجلة حراء، ع.5، أكتوبر / ديسمبر 2000.
10. أنظر تبيل عبد الحي رضوان، جهود العثمانيين لإنقاذ الأندلس واستردادها، مكتبة الطالب الجامعي، ط.1، مكة المكرمة، 1988.
11. سلمى الخطراء الجيوسي، الحضارة الإسلامية في الأندلس ن ج.1، مقال ( لهونارد باتريك هارلي، تاريخ الموريسكيين السياسيين والاجتماعي والثقافي، ترجمة عبد الواحد لؤلؤة )، ط.2، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999م، ص. 321 / محمد علي أوركخان، مرجع سابق.
12. نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص. 202، 201.

11. محمد عبد الله عثمان، نهاية الأندلس الفاهرة، 1940م، ص 284/ عبد الرحمن الحيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج 3، ط 2، 1982، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 48.
12. عبد الرحمن الحيلالي، المرجع سابق، ص 51-54.
13. عادل سعيد، شواوي، مرجع سابق، 150 وما بعدها.
14. بعموش نفيم، مساهمة بحرية أقاليم الجزائر في حروب الإمبراطورية العثمانية البحرية، ماجستير، ص 103.
15. نصر الدين سعيدوني، مرجع سابق، ص 205.
16. جمال قنان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1790-1830، المؤسسة الوطنية للاتصال النشر والإشهار، 2005، ص 57.
17. مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل سنة 1830م، ج 2، ط 1، دار البعث، الجزائر، 1985، ص 138.
18. نفسه، ص 150.
19. جمال قنان، مرجع سابق، ص 20.
20. ولد نابليون بونابارت سنة 1769م بجيزة كورسكا وهو من أصل إيطالي، دخل في شبابه في المدرسة العسكرية الفرنسية والجيش الفرنسي، ولما بلغ سن السابع والعشرين أوكل إليه قيادة الجيش بالنظر لما أظهره من مهارة فائقة في شؤون الحروب، وخاض حروب متعددة في أوروبا وخارجها. أنظر. (جفري براون، تاريخ أوروبا الحديث، ترجمة علي المزوقي، مطبعة الأهلية الأردن، ص 391 وما بعدها).
21. جمال قنان، مرجع سابق، ص 91 وما يليها.
22. إسماعيل أحمد باغي، محمود شاكر، تاريخ العالم الإسلامي الحديث والمعاصر، ج 2، دار المريح ن الراض، ص 18.
23. قنان، المرجع السابق، ص 100.



- 26 . جمال فنان، مرجع سابق، ص. 98.
- 27 . البير دوفال، الرئيس حميدو، تعريب محمد العربي الزبيدي، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، ص.31 وما بعدها / عبد الرحمان الجيلالي، مرجع سابق، ص. 284.
- 28 . فنان، مرجع سابق، ص.57.
- 29 . للاستزادة أكثر في هذه المسألة أنظر :  
 . محمد الميلي، موقف المؤرخين الأجانب من تاريخ الجزائر، مجلة الأصالة، ع.14-15، 1973، ص.58.
- . أبو القاسم سعد الله، منهج الفرنسيين في كتابة تاريخ الجزائر، الأصالة، ع.14-15، 1973، ص.12.
- . نصر الدين معبدوني، ورقات جزائرية، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 2000، ص. 26-27.
- . GAZEL. Introduction In Histoire et histoire de l'Algérie.pari E.ALCAN.1931.p.6-7

## **Ville et port d'Alger**

### **Une histoire urbaine partagée et un avenir commun incertain**

**Berkani-Baziz Amel\* &  
Hadjiedj Ali\*\***

\*Chargée de cours, LGAT-  
FSTGAT-USTHB\*\* Professeur,  
LGAT-FSTGAT-USTHB

L'évolution du rapport ville-port est marquée par des changements qui se sont opérés au fil des ans. Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui confère un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Celle-ci se mesure par l'installation dans les espaces proches du port : des souks, des petites industries, des commerces de toutes sortes. Le port devient alors, un élément indissociable et fortement lié à la centralité urbaine. Avec la ville, il marque une interdépendance et une association très étroites qu'il a gardées pendant de longues années.

Les grandes prémices annonçant la séparation de la ville et du port, devenu industriel donc nécessitant beaucoup d'espace, sont devenues perceptibles. La situation contemporaine affiche un certain mouvement qui va vers l'affranchissement total de la ville avec son port. Ce mouvement est accentué par la complexité croissante de la technologie navale et la spécialisation des installations portuaires, nécessitant une plus grande profondeur des eaux

#### **Ville ■ port d'Alger : de la symbiose au conflit**

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à celle de la ville même et à celle de la colonie. Un regard rétroactif nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution : *« le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de*

*refuge, de défense et au besoin d'attaque»<sup>1</sup>*. Aussi, il permet d'identifier les rapports qui les ont unis pendant de longues années.

L'évolution d'Alger et de son port a connu trois périodes distinctes :

- La période précoloniale, caractérisée par un établissement humain sur un site naturel accidenté sur lequel a été édifiée une magnifique «Casbah» avec un petit port parfaitement intégré.
- La période coloniale marquée par la cohabitation de deux tissus urbains totalement différents, et par un port en développement répondant aux besoins de l'époque.
- La période post-coloniale, caractérisée par un développement anarchique et incontrôlé de la ville et une distension du port se faisant dans l'espace hérité.

L'histoire nous renseigne sur la morphologie très contraignante du site d'Alger qui a fait que ni les Romains d'Icosium, ni les Berbères, ni les Arabes, ni même les Turcs, ne poussèrent leurs murs au-delà des limites naturelles.

La ville turque, présentée comme un amoncellement de maisons au pied d'une colline énorme, coupée par de multiples ravins, s'harmonisait parfaitement avec son minuscule port et sa courte jetée. Ce dernier fut le principal facteur économique de la ville avant même l'arrivée des Turcs.

La prise d'Alger par les Français s'est faite rapidement et les militaires éprouvaient une première difficulté dans l'appropriation de l'espace hérité : même la darse des turcs s'avère insuffisante et trop peu sécurisante pour accueillir les navires de guerre et de commerce.

D'un accès plus facile ; la zone située plus près de la mer suscita un intérêt particulier. Les premiers travaux commencèrent près du port, au plus près de la mer. Une ville à l'image européenne se construit donc parallèlement à celle-ci. Les transactions –importations, exportations – se faisaient principalement par le biais de cet élément vital pour la ville qui est le port, et les liens qui se tissaient entre ce

---

1- René Lespes : « Alger, Etudes de géographie et d'histoire urbaine », Paris, Félix Alcan, 1930, page 622.

couple uni, leur traçant pendant de longues années, une destinée similaire marquée dans l'histoire

C'est pourtant le second empire qui va permettre à la ville de se moderniser à l'instar des autres villes françaises, Paris et Marseille en l'occurrence. Le plan de Guichaïn et de Laroche mis en œuvre en 1855, visait l'unification de la ville européenne qui était jusque là bicéphale (le noyau qui jouxte la ville turque et celui de Mustapha) par une façade unique visible depuis la mer : DELUZ mentionne à ce propos : « les soulèvements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port »<sup>1</sup>

La période post-indépendance est marquée par une évolution rapide et anarchique de la ville qui s'est étalée rapidement du côté de l'Est, le long de la côte. La réalisation de l'autoroute Est a encore prolongée la rupture de la ville qui s'est séparée non seulement de son port enfermé dans une enceinte métallique mais aussi de la mer.

Le manque de terrain s'est fait de plus ■ plus sentir avec l'accroissement et la densification du tissu urbain. Une situation conflictuelle s'est instaurée entre la ville, en quête d'espace pour résoudre les problèmes urbains, et le port qui, n'ayant pas connu de développement significatif, recherche de l'espace pour s'adapter aux nouvelles exigences de la technologie maritime.

### **Le port d'Alger : un organe engorgé face à des défis à relever**

Le port d'Alger assure une fonction d'une importance majeure, non seulement pour l'économie urbaine mais aussi nationale. Cette importance se mesure par l'intensité des différents flux matériels, à savoir la marchandise, la population, mais aussi immatériels, en l'occurrence les capitaux, les informations ...etc.

Vieux de plus d'un siècle, le port d'Alger n'a pas connu d'extension spatiale : depuis l'indépendance, des aménagements internes et intrinsèques ont été nécessaires afin de faire face aux nouveaux besoins de la navigation maritime.

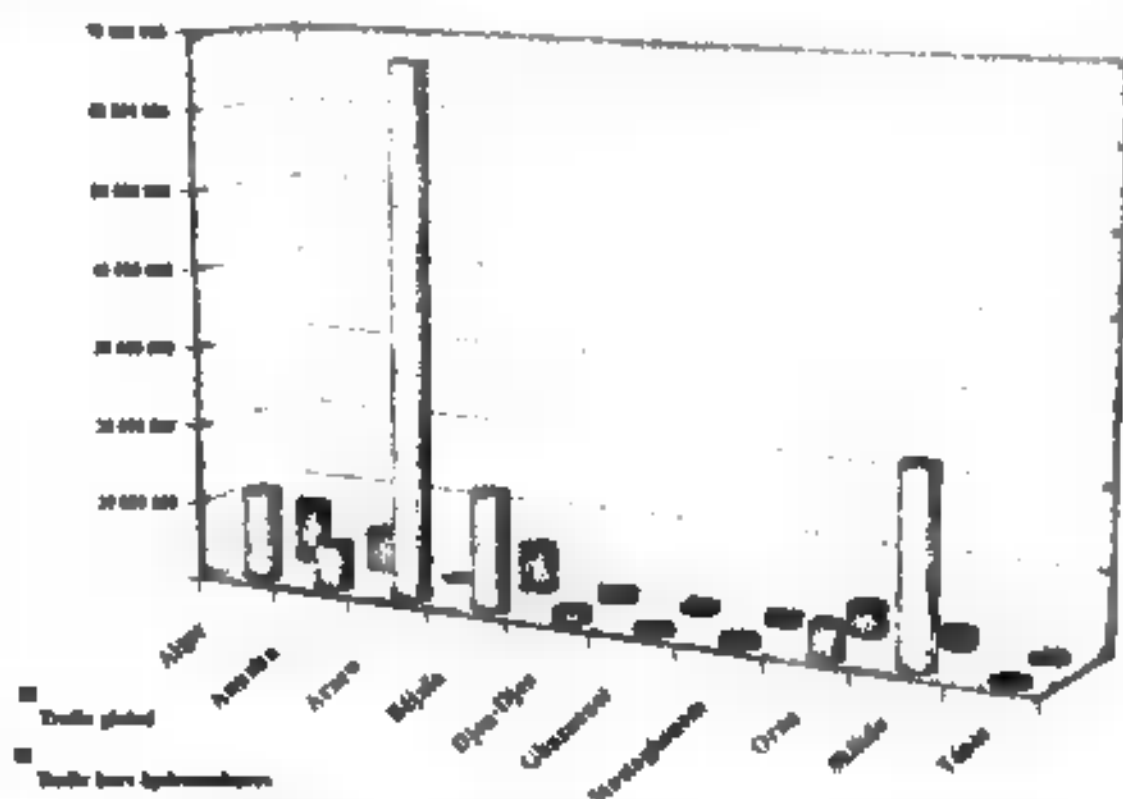
---

1- Deluz, J. J : l'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique. Alger OPU, 1998, page 13.

Notons que 90% des échanges avec l'extérieur, se font par voie maritime et qu'Alger y participe avec une forte proportion. En volume d'activité, le port d'Alger demeure le premier port commercial du pays avec plus de 5000 navires traités en 2008 pour plus de 1,2 millions de tonnes de marchandises diverses dont environ 80% importées.

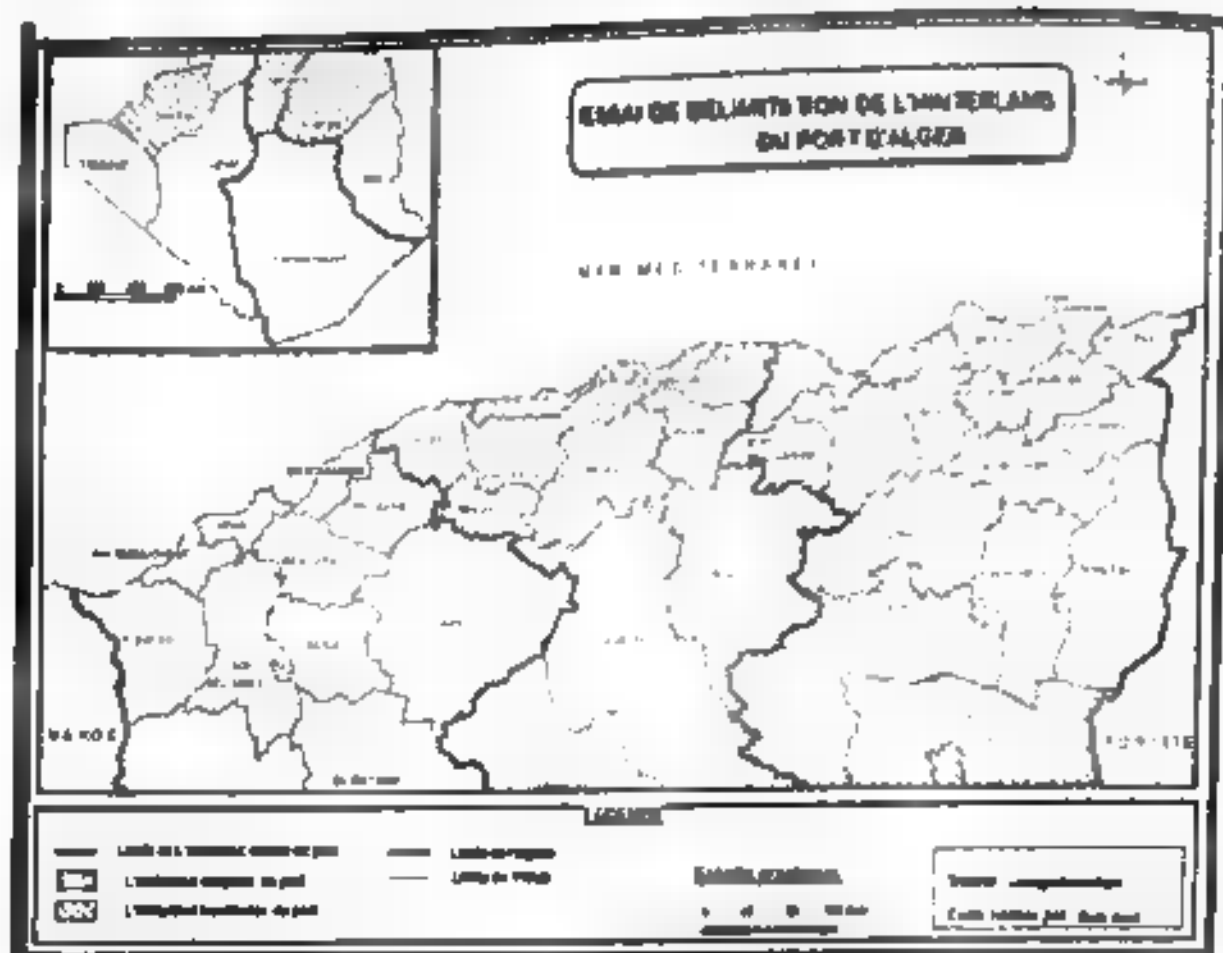
L'étude comparative avec les autres ports nationaux commerciaux montre son individualisation dans le traitement des conteneurs avec 606.000 EVP (Equivalent vingt pieds). Afin d'avoir une idée plus claire sur la situation du trafic portuaire des ports algériens, nous avons, pour l'année 2007, reporté le graphique suivant.

Répartition du trafic par port



La libéralisation du marché extérieur s'est soldée par un déferlement important d'importateurs privés. De ce fait, le port d'Alger ne cesse de relever le défi quant à sa capacité de chargement, de déchargement et surtout celle de stockage. Le fait que le tiers de la marchandise acheminée vers l'Algérie arrive par ce port détermine l'ampleur de son activité et la pression qu'il subit d'où la nécessité d'un fonctionnement 24h/24h et ceci sept jours sur sept. En effet, à des degrés de dépendances différents, une grande partie du territoire national est desservi par le port d'Alger. La délimitation de ce vaste hinterland est parfois très complexe tant les échanges se chevauchent et les flux se

mêlent. A travers le mouvement de marchandises qui débarquent et embarquent, nous avons esquissé l'hinterland fournisseur et récepteur du port. Ce dernier est présenté sur la carte suivante.



Les exportations de l'Algérie touchent en premier lieu les hydrocarbures, le reste ce sont des produits alimentaires, les semi produits ou autres. Plus du quart du trafic hors hydrocarbures se fait par le biais du port d'Alger. Plus de la moitié des opérations d'exportation proviennent de la wilaya d'Alger. Le reste arrive de l'arrière pays (voir sur carte l'hinterland fournisseur).

En ce qui concerne les importations, Alger s'individualise avec près de trois-quarts des opérations. Le reste dessert un grand nombre de wilayas (voir sur carte l'hinterland récepteur). Il est quasiment impossible de préciser avec fiabilité certifiée la destination de la marchandise importée car de fausses déclarations ne sont pas à exclure. Néanmoins, le nombre important d'importateurs au port augmente la probabilité de traduire la réalité des faits.

Les résultats montrent que le port d'Alger dessert la quasi-totalité du territoire national notamment des villes portuaires, à

l'exemple de Annaba, Djel, Bejaia et Oran. Si cette situation met en évidence la pression exercée sur le port d'Alger, elle révèle, d'autre part, la sous-exploitation des autres grands ports nationaux. Cette préférence au port d'Alger s'explique en grande partie par l'efficacité et la performance qu'offre ce port par rapport aux autres, mais aussi par le fait qu'un grand nombre d'importateurs trouvent des clients à leur marchandise dans la capitale même.

Par ailleurs, la lourdeur dans les procédures administratives le manque d'espace et de moyens techniques pour le traitement de toute cette marchandise qui transite par Alger, ont entraîné une situation d'encombrement sans précédent à laquelle le port doit, encore une fois, relever le défi.

### **Des aménagements portuaires pour maintenir le cap**

Comme nous l'avons soulevé antérieurement, le port d'Alger souffre d'un problème « d'espace » pour accueillir le flux de marchandises restant pendant des mois abandonnée sur les lieux. L'infrastructure portuaire n'a pas suivi le rythme du développement des importations et des exportations de l'Algérie. En effet, de multiples constructions datant du début du siècle s'avèrent vétustes et beaucoup d'infrastructures en usage, sont inadaptées aux techniques modernes.

A cet effet, un programme d'urgence destiné à faire face au trafic a été entrepris. Il a touché le côté gestion qui s'est soldé par une restructuration organique de l'EPAL. Entamé en 1995, ce programme a induit la création de plusieurs directions dont celle des travaux et développement ayant pour but la création d'une dynamique de développement et de modernisation des installations et infrastructures portuaires. Plusieurs travaux ont donc été réalisés dans ce cadre :

- L'aménagement et l'équipement de la gare maritime
- La réhabilitation de l'entretien des bâtiments d'exploitation des magasins et des terre-pleins
- L'entretien de l'éclairage du port
- La réalisation de clôtures et de guérites de sécurité
- La réalisation d'un bâtiment pour la capitainerie et d'un hangar « antipollution »
- La réalisation dans chaque zone du port d'un bâtiment regroupant les services opérationnels ; à savoir accouage, manutention et

logistique en un lieu unique dit secteur intégré afin de faciliter les démarches commerciales aux usagers.

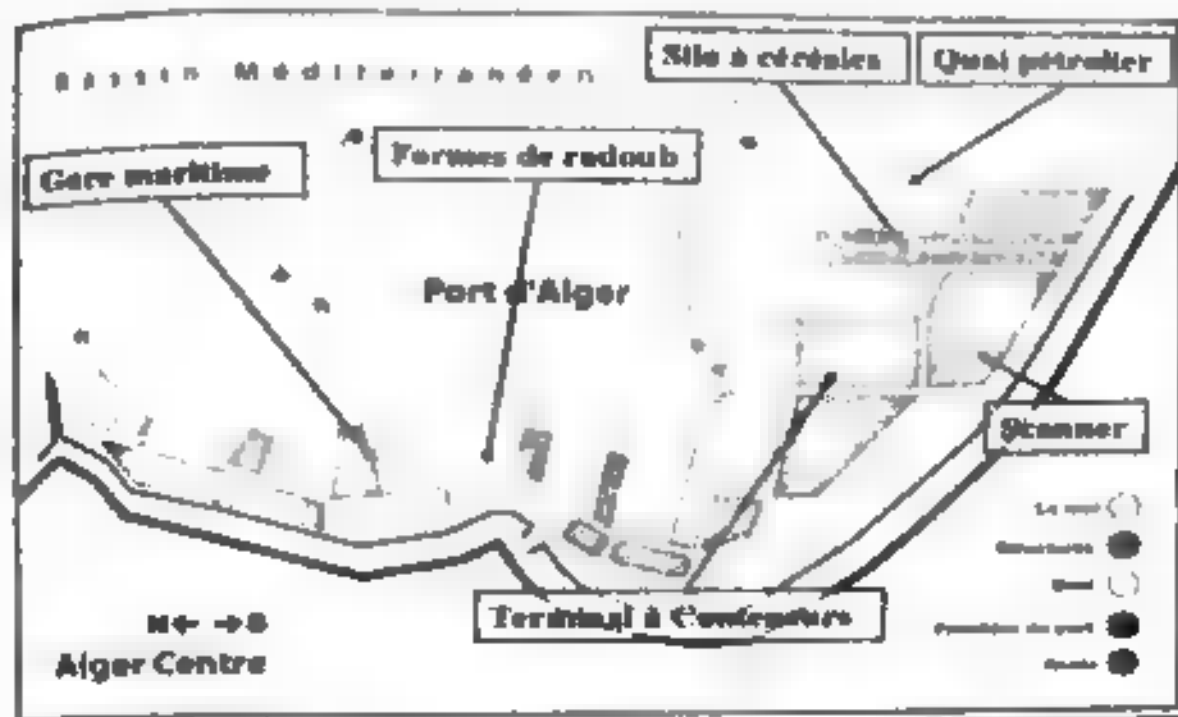
Dans le cadre de la réalisation de ces aménagements, un certain nombre de démolitions a été nécessaire, ce qui a permis au port de récupérer 2ha de surface exploitable.

Par ailleurs, afin de réhabiliter le maximum de surface dans l'enceinte portuaire et les affecter à l'exploitation commerciale et au stockage, l'entreprise portuaire a mis en œuvre un programme de délocalisation des entreprises ou industries polluantes (exp : SONELGAZ, ENCG des corps gras et ELIROWA) et toutes les activités n'ayant pas de liens indispensables avec le port. L'office national de la signalisation maritime, l'entreprise de construction, de réparation des bateaux de pêche (ECOREP) et l'entreprise générale d'entretien et rénovation (EGER) marine ont également été concernés par cette démarche. Il faut tout de même signaler que cette opération devrait permettre la restitution de 6,6332 ha.

Parmi les programmes ayant visé l'amélioration du rendement de cet organe, la réalisation du projet des silos : Projets silo à céréales et silo horizontal de l'ONAB. Cette réalisation a aussi nécessité plusieurs démolitions ayant permis la récupération de 670 m<sup>2</sup>, au niveau de la rue de Digne. Afin de faciliter le traitement de la marchandise, le port s'est doté d'installations spéciales (rampe RO-RO) et d'un terminal à conteneurs inscrit dans le programme de développement (1987/1988). Malheureusement cette réalisation a été rapidement dépassée et sa capacité de stockage qui s'élève à 5870 conteneurs s'avère insuffisante d'où la création de zones extra portuaires.

Remarquons que tous les aménagements et les extensions qui se sont effectuées au cours de son développement, ont été réalisés par récupération ou par remblaiement de la côte pour atteindre les profondeurs permettant l'accueil des navires de commerce de première génération. Ces projets qui ne sont pas sur un site nouveau, mais dans la zone d'exploitation déjà existante (voir croquis suivant) ont permis au port de s'agrandir sur lui-même.





La paralysie guet de près ce port qui continue à recevoir un flot important de bateaux restant en rade pendant plusieurs jours voire le mois. Leur nombre est tellement important (atteignant des pics de 40 à 50 navires en attente), que nous pouvons constater de visu l'encombrement de la baie d'Alger. La perte de temps passé en rade et en opérations de déchargement à quai se répercute négativement sur l'économie nationale et les finances du pays. Face à cet état d'engorgement chronique du Port d'Alger, d'autres mesures récentes ont été prises. En effet après l'extension de la plage horaire des douaniers, pour faciliter davantage les procédures relatives au dédouanement des marchandises importées et la création de nouvelles directions notamment celle relative aux scanners, l'entreprise portuaire s'est lancée dans une joint-venture. Un leader de la gestion et de l'exploitation portuaires Emiratis de Dubai Port World (DPW) est aux commandes au port d'Alger depuis 17 mars 2009. Les premières directives tombent, il s'agit d'interdire à compter du 1er octobre 2009, le déchargement au port d'Alger des marchandises non conteneurisées – notamment les produits alimentaires, les véhicules non conteneurisés et les cargaisons de rond à béton et de bois. Les car-ferries seront orientés vers le port de Djendjen, dans la wilaya de Jijel située à l'Est du pays, et ceux de Mostaganem et de Ghazaouet à l'ouest du pays. Les autres produits concernés par ce déroutement seront acheminés vers les ports d'Oran, Mostaganem, Arzew et Ghazaouet à l'ouest, Ténès et Béjaïa au centre et Djendjen, Skikda et Annaba à l'Est.

## **Quelle responsabilité de la ville dans l'engorgement du port ?**

Le cas d'Alger demeure compliqué par rapport à la complexité de son phénomène urbain. L'absence de friches portuaires et l'enchevêtrement des espaces urbains et portuaires, ont fait naître une tension dans l'appropriation du foncier.

Si le port (zone d'exploitation) et la ville d'Alger sont fonctionnellement deux espaces bien distincts ; spatialement, ils forment une seule zone géographique bien homogène. Seule la clôture pourrait nous renseigner sur leur séparation physique. Sous l'effet de la rareté des terrains, notamment dans ces zones à forte centralité, il devient de plus en plus difficile de cerner les limites terrestres du port, de celles de la ville.

Tout port, en plus de son espace traditionnel (quais, darses, zones de stockage... etc.), dispose d'espaces extérieurs appelés domaine terrestre où sont localisés les fonctions et les services liés aux portuaires et dont la gestion relève des autorités du port. C'est généralement l'arrière port immédiat qui en fait usage et que l'on appelle : le domaine portuaire.

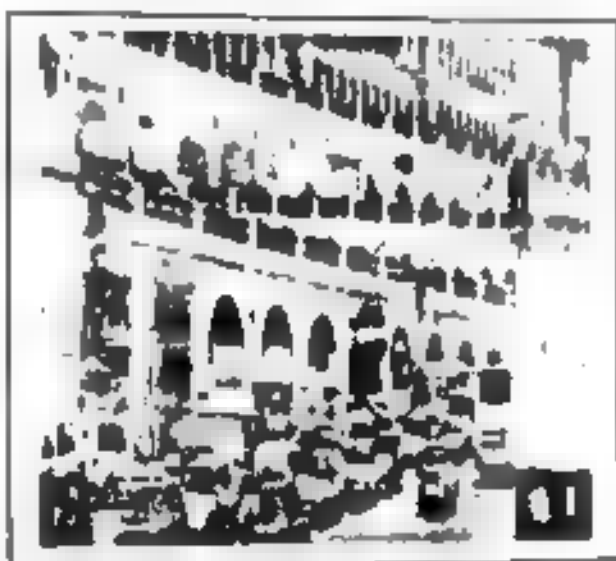
Au fil des ans, le quartier du port a été dénaturé et dévié de sa mission initiale en tant qu'espace annexé à la zone d'exploitation du port pour, entre autres, le soulager de certaines fonctions de stockage ou d'entreposage.

Plusieurs hangars ont donc été récupérés, détruits et remplacés par des structures ayant des fonctions répondant aux espérances de l'urbain. Combien de locaux étaient utilisés pour des besoins maritimes, se sont vus reconvertir en logements ou en locaux commerciaux ? Ces amputations n'ont fait qu'aggraver la difficulté de la gestion de l'espace portuaire, qui est passé par des moments d'engorgement très sévères, réglés par des solutions palliatives prises souvent à la hâte et sans aucune étude préalable. Jusqu'à nos jours, des problèmes liés au fonctionnement du quartier en question sont présents. Les photos suivantes nous éclairent sur la situation.

**Le quartier portuaire au  
niveau de Tafourah**



**Le quartier portuaire au  
des voûtes niveau**



Ce quartier a beaucoup perdu de son cachet d'antan et de grandes surfaces font usage? au service de la ville. Il renferme des parkings qui sont au nombre de quatre, dont deux sont à étages. L'un d'entre eux, situé en bas de la grande poste et s'étalant sur une superficie de 0,20 ha, est réservé à la wilaya d'Alger. L'autre, dénommé Béziers, localisé dans le quartier de l'Agha, comporte 3 étages et s'étend sur 0,81 ha. Le troisième, Bonetta, situé au niveau de la gare maritime sur 0,98 ha, dispose de 5 étages, seul le rez-de-chaussée est mis à la disposition du port. La gestion de ces trois parkings, revient à la ville qui en est propriétaire. Le dernier, situé dans le quartier de l'Agha, s'avère le plus petit en matière de superficie, à savoir : 0,11 ha.

Par ailleurs, le cas des voûtes demeure très révélateur de l'empiétement de la ville sur le domaine portuaire. Une grande partie des voûtes du front de mer et celles de la rampe Poirel est actuellement utilisée pour le commerce de gros, d'autres ont été récupérées (logements et commerces) pour la réalisation du projet «carrefour du millénaire», préconisé par les gestionnaires de la ville dans le cadre du GPU (grand projets urbains d'Alger). Toutefois, il demeure que 4,80 ha sont encore destinés au port et leur gestion est passée au gouvernorat du grand Alger de l'époque. Un grand espace «Tafourah» du domaine du port, faisait lieu de stationnement des véhicules importés, a été déployé au service des transports suburbains.

Ces derniers furent ensuite transférés à quelques mètres plus loin au niveau de l'ex gare routière, transférée à son tour au Caroubier. Tafourah a, pendant une période, été occupé par le C.O.U.S (centre des œuvres universitaires et sociales). Mais, depuis quelques années, les transports suburbains ouest algérois y reviennent. L'ex gare routière fait aujourd'hui fonction de parking alors que juste en face une parcelle de terrain séparé du port par la route Lahcene Hamdani est réservée pour les transports suburbains Est algérois. Par ailleurs, des zones de stockage, dont des hangars et des entrepôts, localisés à El Hamma utilisés au profit du port, ont été rasées dans le cadre de la restructuration de ce quartier.

### **Quelle destinée pour ■ port d'Alger ?**

La réflexion sur le devenir du port auquel est liée la destinée de la ville devrait conjuguer les aspects techniques, économiques, urbanistiques et environnementaux afin de pouvoir dégager les solutions les plus appropriées à la singularité de ce cas.

Le port d'Alger est loin d'être concurrentiel à l'échelle internationale. Son activité reste modeste par rapport à celles de Rotterdam ou Singapour qui traitent plus de 400 millions de tonnes par an ou encore Marseille avec ses 96 millions de tonnes (2007). Elle l'est aussi par rapport à celles de quelques pays africains à l'exemple de Casablanca avec 21 millions de tonnes par an.<sup>1</sup> Il est clair qu'aujourd'hui, la structure portuaire, avec tous les travaux de modernisation réalisés, est dépassée face au commerce maritime moderne. Il est difficile de croire qu'un porte- conteneurs de 10 000 à 70 000 T portant jusqu'à 4600 conteneurs<sup>2</sup> pourrait franchir les portes maritimes d'Alger.

Techniquement, ce port n'a plus les moyens pour être à la hauteur des grands ports internationaux. Son avenir ne peut se baser que sur des investissements et des opérations de modernisation des installations sur place. S'il doit maintenir son site, il doit se livrer à un développement sur mer avec tous les coûts que demande cette

---

1- [www.newworldcllopedia.org](http://www.newworldcllopedia.org)- [www.apda-ports.org](http://www.apda-ports.org)

2- C'est l'un des plus grands navires ayant pris les routes maritimes. Quid 2005 page 1820.

opération qui probablement n'est pas la meilleure vu le rapport : coût de l'investissement et rentabilité.

Les solutions pratiques, peu coûteuses et palliatives, adoptées jusqu'à présent par le port d'Alger, ne sont à notre sens, pas efficaces car elles ne s'inscrivent nullement dans une vision prévisionnelle pour le long terme et reste des solutions conjoncturelles qui sont vite dépassées. De ce fait, il apparaît qu'à terme, la délocalisation du port devrait s'imposer.

Le courant du transfert des ports vers des lieux plus appropriés a été adopté par les grandes métropoles du monde qui, aujourd'hui, sont à la hauteur de la demande du gigantisme marin. Mais il faut signaler que certaines expériences ont révélé que, soustraire définitivement un port de son contexte urbain entraîne un déclin économique, parfois même démographique et une perte d'emplois. La délocalisation partielle du port de son assiette primitive fut une solution qui a permis à certains ports de se débarrasser des activités nuisantes, polluantes et/ou nécessitant de vastes espaces pour leur développement, en y gardant toutes les activités ayant trait au transport, au loisir et à la pêche. Le maintien total du port dans son site est, dans certains cas, imposé par des facteurs exogènes (physique, économique), dans d'autres, il est dû à l'état des infrastructures portuaires relativement récentes, pouvant contenir une modernisation sur place.

Les expériences vécues ailleurs et dont nous pouvons évaluer aujourd'hui les effets, montrent que le découplage ville/port a permis de régler le problème d'espace recherché, aussi bien par l'une que par l'autre et a réussi d'assurer l'épanouissement de l'activité portuaire, comme il a permis de soulager les quartiers proches du port des nuisances qu'inflige cet organe à son environnement en matière de pollution, de bruit, et d'encombrement.

Pour conclure, nous pouvons dire que, la réflexion sur le développement de la ville portuaire d'Alger en général et de son port en particulier, devrait dépasser le cadre spatial de leurs territoires respectifs. Il faudrait absolument évaluer la situation du fonctionnement des ports nationaux et revoir leur capacité de productivité et de ce fait, estimer le rôle futur du port étudié et par conséquent porter des actions à long terme. Ces actions doivent être à

la dimension de la rentabilité escomptée. Si la création de ports de soutien ou la spécialisation des ports régionaux pouvaient desservir l'état sur le port d'Alger, sa remise aux normes internationales passerait, sans aucun doute, par la mise en place de nouvelles structures dans un site plus adapté.

## **المحور الثاني**

### **الدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية**

#### **عبر العصور**

## Références bibliographiques :

- Chaline, Claude - Rodrigues Malta, Rachel  
Ces ports qui croissent des villes  
Paris, L'Harmattan 1994, p. 299
- Deloz, JJ  
L'urbanisme ■ l'architecture d'Alger / aperçu critique.  
Alger, PierreMardaga Edition, OPU,1988, p. 195
- Lespes, René  
Alger, Etudes de géographie et d'histoires urbaines.  
Librairie Félix Alcan, 1930, p. 817
- Berkani-Baziz Amel  
Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.  
Thèse de magister en aménagement urbain,  
FSTGAT, USTHB, 2002
- Rapport final : Délocalisation des entreprises du port d'Alger  
Direction exploitation réglementation/EPAL/Port d'Alger.
- Le Port d'Alger  
Revue mensuelles
- Annuaire statistique des ports de commerce, ministère des transports.



## عنابة، الميناء والمدينة (هييون)

أ.د. شافية شارن  
قسم التاريخ جامعة الجزائر

### مقدمة

تقع هييون جنوب غرب مدينة عنابة، وتملك موارد طبيعية متنوعة، كما تتوفر على منطقة خلفية غنية، وما زاد من أهميتها الاقتصادية اختيار الفينيقيين في القرن الثاني عشر قبل الميلاد ميناءها لربط المنطقة بالعالم الخارجي. سنحاول من خلال هذا البحث دراسة النشاطات الاقتصادية للمدينة والاطلاع على علاقاتها التجارية والحضارية خلال الحقبة الرومانية الممتدة من منتصف القرن الثاني قبل الميلاد إلى القرن الرابع ميلادي باعتبارها أزهى عصوره، كما سنحاول إبراز أهمية هذا الميناء المتوسطي ودوره في تطور وازدهار المدينة.

كما يستدل من اسمها، هييون مدينة ملكية ( *résidence ou ville royale*)<sup>(1)</sup> وكانت مكانا حصينا لحفظ ثروات وكنوز الملوك النوميديين، شأنها في ذلك شأن مدينتي ثالة وقسنطينة. بعد استيلاء الرومان عليها في عام 146 ق. م، أصبحت تابعة لمقاطعة إفريقية البروقنصلية (تونس)، وارتقت في عام 78 ق. م. من مرتبة بلدية (*Municipium augustam*) إلى مستعمرة، وعرفت تطورا كبيرا حتى

أنها صارت في القرن الثاني ميلادي المدينة الإفريقية الساحلية الثانية بعد قرطاجة.

يحتل ميناء هيبون الطبيعي موقعا استراتيجيا، حيث يقع بين سلسلتين جبليتين هما جبل إيدوغ ورأس الحارس (cap de garde) اللتين تحمياه من الرياح الغربية والشمالية الغربية العاتية، وتكمن أهمية هذا الميناء البحري، في كونه يقع بالقرب من موانئ نشطة، إفريقية كمينائي سكيكدة وقرطاجة، وأوروبية كمينائي سردينيا وصقلية.

وقد زادت أهمية هيبون نتيجة التحولات التي شهدتها عبر العصور، حيث بعد أن كان محطة فينيقية<sup>(2)</sup>، وأحد الموانئ الرئيسية لنوميديا<sup>(3)</sup>، أضفى منذ أواخر القرن الأول قبل الميلاد، نتيجة توسع دائرة نشاطه، أحد الموانئ المخصصة لتموين روما (port annonaire) تتولى حمايته ودعمه وحدات من للأسطول الروماني<sup>(4)</sup>، وتشرف على نشاطاته شرطة خاصة<sup>(5)</sup>. ومن ثم يمكن القول أن هذه العوامل وأخرى ساهمت في تنشيط ميناء هيبون لإقامة علاقات متنوعة داخلية وخارجية.

أولا) الحياة الاقتصادية في هيبون بين منتصف القرن الثاني قبل الميلاد والقرن الرابع ميلادي

اشتهرت هيبون منذ الفترة البونيقية<sup>(6)</sup> بوفرة وتنوع مواردها نذكر منها.

## ١) الموارد الطبيعية والحرفية

لقد جعلت الظروف الطبيعية من هيبون منطقة زراعية مهمة، حيث تتوفر على سهول ساحلية ذات تربة خصبة، وعلى مناخ معتدل يتميز بكثرة أمطاره<sup>(١)</sup> واعتدال حرارته في معظم أيام السنة، واحتوائها على عدة مجاري مائية منها أودية موديبا وموَجِر والسيبوس (Seybouse)، بالإضافة إلى وجودها بالقرب من بعض البحيرات مثل بحيرة فيتزاره، وقد اشتهرت أراضيها بزراعة القمح كما يتضح من آثار مخازن الغلال والمطامير (Horri) ومطاحن القمح المنتشرة فيها<sup>(٢)</sup>.

إلى جانب القمح انتشرت زراعة الزيتون التي نتجت عنها صناعة الزيت، كما ازدهرت زراعة الكروم التي أدت إلى إقامة صناعة النبيذ كما يتضح من تماثيل إله الخمر بوخوس (Bacchus).

بالإضافة إلى القمح والزيتون والكروم، كان للمنطقة ثروة غابية معتبرة، ومن ثم مارس سكانها الصيد (الصورة رقم ١) وتربية الماشية التي ترتب عنها قيام صناعة نسيجية<sup>(٣)</sup> وجلدية، كما اعتنوا بالصيد البحري مما ساعد على تطوير نشاط تمليح السمك<sup>(٤)</sup> وصناعة مرق الحوت (garum) الرائجة آنذاك.

إلى جانب المنتجات الزراعية والحيوانية احتوت المنطقة ثروة معدنية هامة تمثلت في وجود مناجم الرصاص والحديد الواقعة في غربها (مناجم كدية وعين مكرة وعين الرمان)<sup>(٥)</sup>، التي صاحبته صناعة تعدينية كصناعة الأسلحة والحلي<sup>(٦)</sup> كما تضم المنطقة محاجر الرخام

الابيض<sup>(15)</sup> (محاجر قلقة ومحجر الفجوج) التي تولدت عنها صناعة تحويل الرخام<sup>(16)</sup>. والملاحظ أنه نتيجة كثافة الحرف سألغة الذكور خصّصت لها أحياء كاملة، وقد كَوّن الحرفيون اتحادات ونقابات (corporations) من أجل تنظيم نشاطاتهم، وحماية حقوقهم، كما هو الحال بالنسبة لنقابات عمال الميناء وأصحاب السفن<sup>(17)</sup>.

## 2) التجارة

دفعت ضرورة تسويق منتجات هيبون السكان إلى إنشاء أسواق مختلفة مثل السوق اليومي (Macellum)<sup>(18)</sup>، وكذا السوق الأسبوعي (forum)<sup>(19)</sup> وتشهد على ازدهار التجارة شبكة الطرق البرية العديدة التي تنطلق منه أو تصل إليه (الصورة رقم 2).

### أ- الطرق الغربية :

• طريق هيبون سكبيكدة .

// قسنطينة

// الخنج

// ميلة

// قلالة

// شرشال

### ب) الطرق الجنوبية :

• طريق هيبون سوق أهراس

. // مداوروش

. // تبسة

. // هنشير بسرياني (Ad Majores)

. // سيدي عقبة (Badias) . بسكرة

. // تموقادي

وإلى جانب الأسواق وشبكة الطرق هناك النصب الميالية  
الكثيرة المتواجدة في أراضيها<sup>(18)</sup>، وكذا أعداد الأوزان المصنوع  
بعضها من الذهب الخالص<sup>(19)</sup>، زد على ذلك انتشار تماثيل إله  
التجارة مركور (mercure)<sup>(20)</sup>.

وما دمننا بصدد الحديث عن موضوع التجارة، فإنه من  
الضروري البحث عن علاقات هييون التجارية الداخلية والخارجية،  
وعن آثارها.

## ثانيا) العلاقات التجارية لهيون

### 1) العلاقات التجارية الداخلية

كانت لهيون علاقات تجارية داخلية مع مدن مجاورة كثيرة  
كقسنطينة والخنج وقالة ومداوروش وتبسة<sup>(21)</sup> وغيرها، وهي أراضي  
معروفة بأهميتها الاقتصادية.

### 2) العلاقات التجارية الخارجية

أقامت هييون علاقات تجارية مع بلدان إفريقية ومتوسطية.

## (أ) العلاقات التجارية مع البلدان الإفريقية

تعاملت هيبون مع قرطاجة قبل سقوطها باعتبارها قوة اقتصادية كبيرة في البحر المتوسط وقد زاد عامل الجوار والانتماء في تعزيز العلاقات بين المدينتين. ومما لا يدع مجالاً للشك، هو أنه إلى جانب قرطاجة كانت تربط هيبون علاقات مع بلدان إفريقية أخرى كثيرة كموريطانيا القيصرية وموريطانيا الطنجية إلى جانب ليبيا (emponia) وتتلخص صادرات هيبون إلى هذه الأخيرة في الزيت والرخام<sup>(23)</sup>.

## (ب) العلاقات مع البلدان المتوسطية

\_ تنصدر شبه جزيرة إيطاليا وجزرها الثلاث البلدان الغربية التي تربطها علاقات مباشرة عبر مينائي أوستيا (Ostie) وبوزول (Pouzzoles)<sup>(24)</sup>، وكان من أهم صادرات هيبون القمح والزيت والرخام مقابل الأواني الفخارية والزجاجية والمعدنية.

\_ إلى جانب إيطاليا كانت تربط هيبون علاقات بإسبانيا تتلخص في تصديرها للزيت والخيل<sup>(24)</sup> مقابل الرصاص والقصدير، كما كانت تصدر إلى بلاد الغال الزيت والتين والرخام مقابل القصدير وبعض الملابس<sup>(25)</sup>.

تشير المصادر إلى وجود علاقات بين بلاد الإغريق وهيبون قائمة على جلب هذه الأخيرة للنبيذ والمزهريات والأواني الفضية، مقابل القمح والرخام والأخشاب<sup>(26)</sup>.

لم تبق علاقات هيبون محصورة في بلدان الحوض الغربي للبحر المتوسط بل توسعت لتشمل بلدانا شرقية كمصر واثيقيا وفلسطين وسوريا وكبادوكيا (Cappadocia)<sup>(27)</sup> وبلاد الفرس وحسب القديس أوغسطين كان تجار هيبون يتقلون حتى الهند والصين لجلب خيراتها المتمثلة في الأحجار الكريمة والأقمشة الحريرية<sup>(28)</sup>.

بعد عرضنا لعلاقات هيبون الداخلية والخارجية، ينبغي في اعتقادنا البحث عن آثار نشاط هذا الميناء وهذه العلاقات على المدينة.

### (3) آثار نشاط ميناء هيبون على المدينة

نتيجة نشاطات مينائها ووفرة مواردها الاقتصادية وعلاقاتها التجارية الواسعة، أصبح سكان مدينة هيبون يتمتعون بمستوى معيشي جيد كما يتجلى من خلال المساكن الريفية الفخمة ذات الطوابق العديدة والمزينة بالفسيفساء<sup>(29)</sup>.

وبالإضافة إلى مساكنها، اشتهرت المدينة بمرافقها العامة منها الحماماتها الشمالية والجنوبية، التي ضاهت حمامات كركلا بروما<sup>(30)</sup> والتي كانت مجالا للراحة والاستجمام والتثقيف كما امتازت بمسرحها (الصورة رقم 3) المتعدد النشاطات كالمعروض المسرحية الكوميديّة والتراجيدية، إلى جانب عروض الغناء والرقص والنشاطات الفكرية كالشعر والبلاغة والتاريخ وعلم الفلك (الصورة رقم 4)، فضلا عن الفلسفة، كما يتأكد ذلك من خلال

التمثال الذي أقامه سكان هذه المدينة للفيلسوف الرواقي فرانتون (Fronton)<sup>(1)</sup> تخليداً لذكراه.

ولما كان لبيون مناظر طبيعية خلابة وتتوفر على مرافق متنوعة قصدها الناس من كل صوب للتمتع بالصيد والملاحة<sup>(2)</sup> وبفضل مينائها تمكن رجال الثقافة والفكر الأفارقة أمثال أبوليوس (Apuleius)، المنحدر من مداوروش من التوجه إلى بلدان عديدة كليبييا وبلاد الإغريق<sup>(3)</sup>، وسمحت للقديس أغسطين بزيارة كل من قرطاجة وروما، وقد ساعدت هذه الظروف أيضا المفكرين ورجال الدين الأجانب على مراسلة وزيارة أب الكنيسة المسيحية.

إلى جانب الحياة الفكرية النشطة، يبرز من خلال الكنز الذي عثر عليه في عين المكان المتضمن لـ 7499 قطعة نقدية من البرونز<sup>(4)</sup>، أن المدينة كانت تتمتع برخاء ورفاهية.

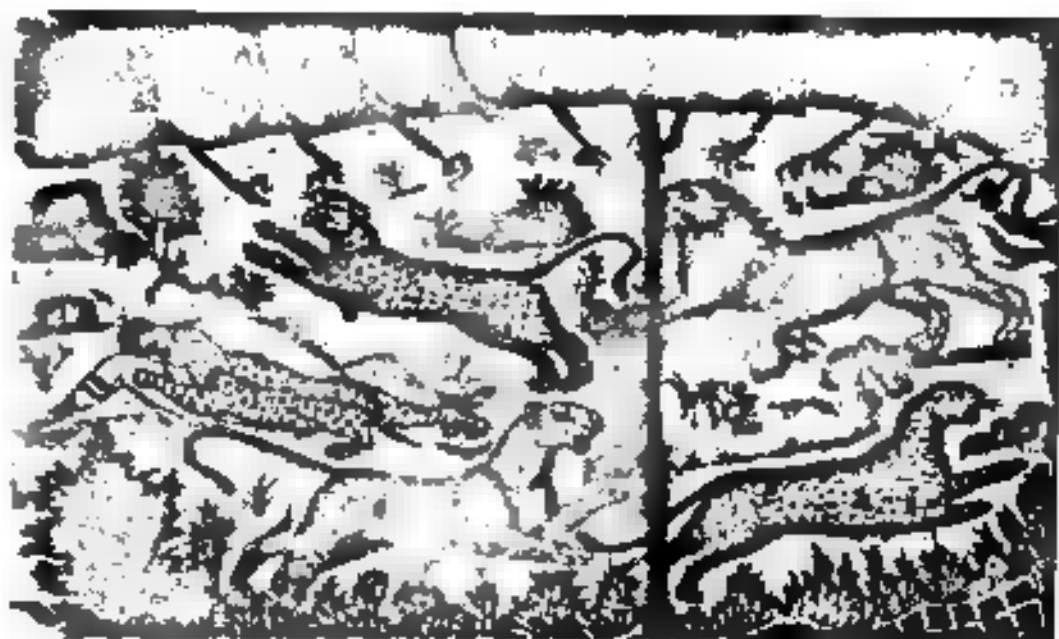
بعد تناولنا لبيون الميناء والمدينة توصلنا إلى جملة من النتائج ندرجها كالتالي :

. ساعدت عوامل طبيعية وبشرية هييون أن تصبح قوة اقتصادية تطورت على مرّ العصور، من العهد الفينيقي إلى العهد الروماني مروراً بالعهد النوميدي.

. أدت حيوية مينائها إلى تنشيط تجارتها الخارجية مع بلدان عديدة إفريقية ومتوسطية.



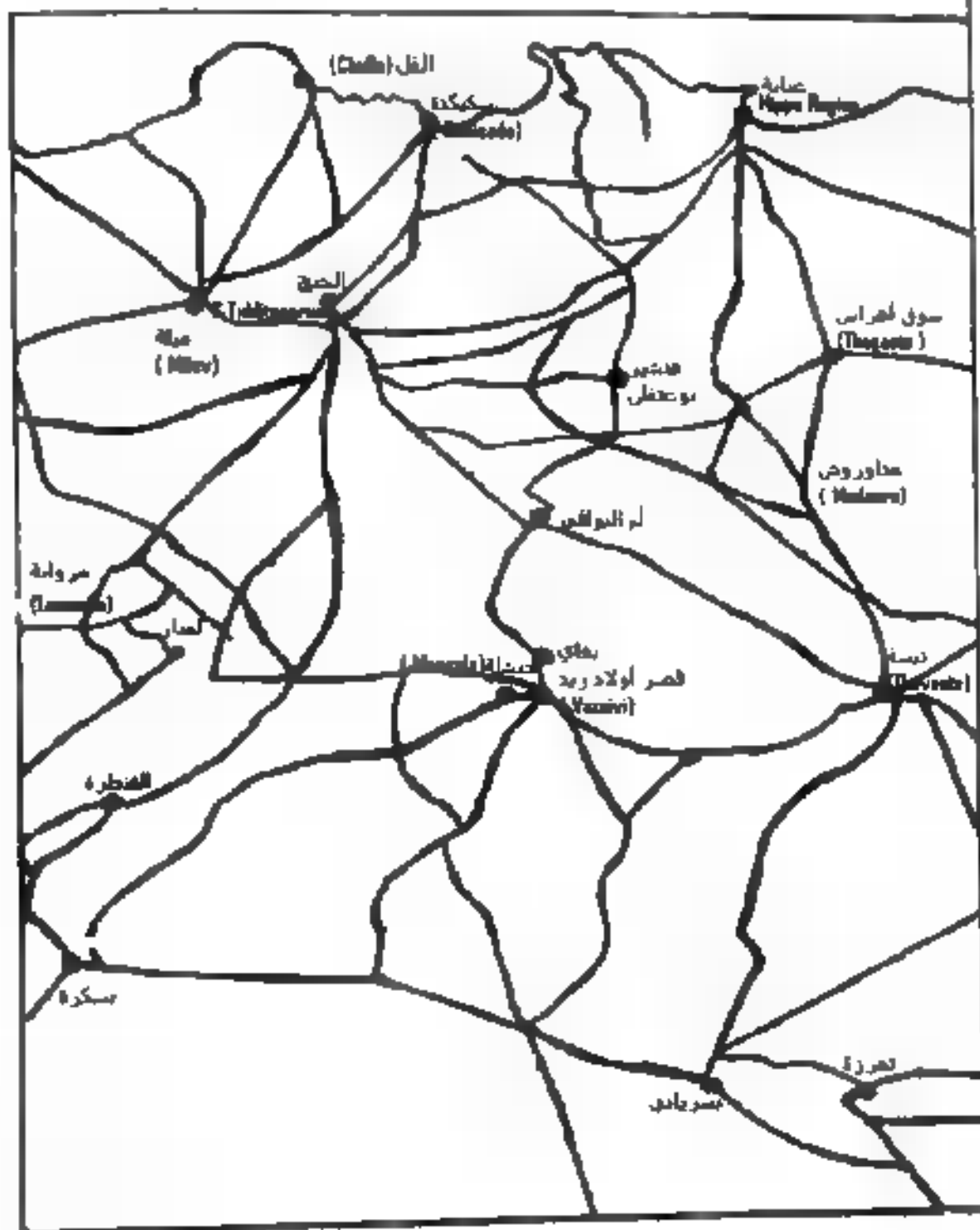
ساهم الازدهار الاقتصادي الذي شهدته المدينة بفضل مينائها في  
 تشييط الحياة الثقافية وسهل تنقل نخبة المجتمع إلى المراكز  
 الثقافية العالمية آنذاك، بهدف الاطلاع على آخر ما جادت به  
 قريحة المفكرين والإطلاع على ما وصلت إليه الحضارات الأخرى  
 وفي نفس الوقت، كان للوسائل المادية والفكرية التي تتوفر في  
 عين المكان أكبر الأثر في اجتذاب العلماء والباحثين الأجانب.  
 نتيجة لجميع هذه التطورات برزت علامات الرفاهية والعيش الرغد  
 والرفق في هيبون كما تدلنا معالمها ومرافقها.



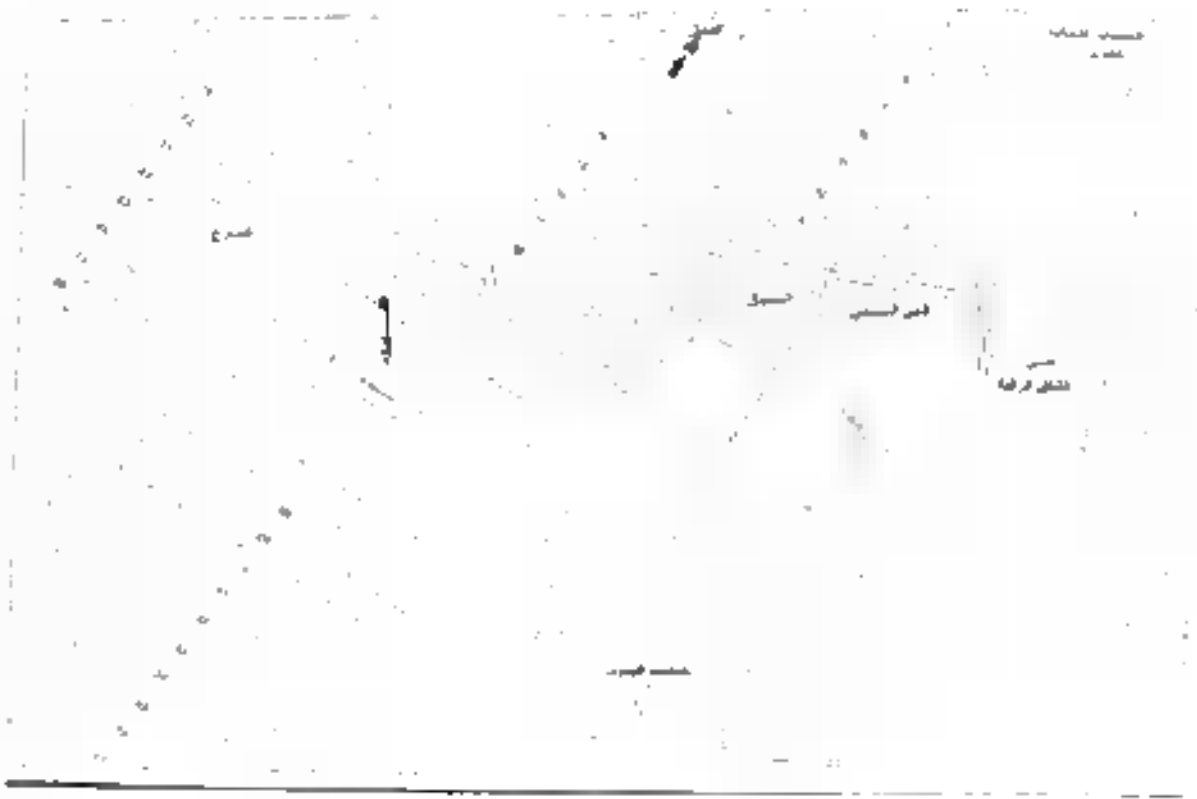
فيسقيااء الصيد

دحمانى ( س ) ، هيبون ، ص ، 127

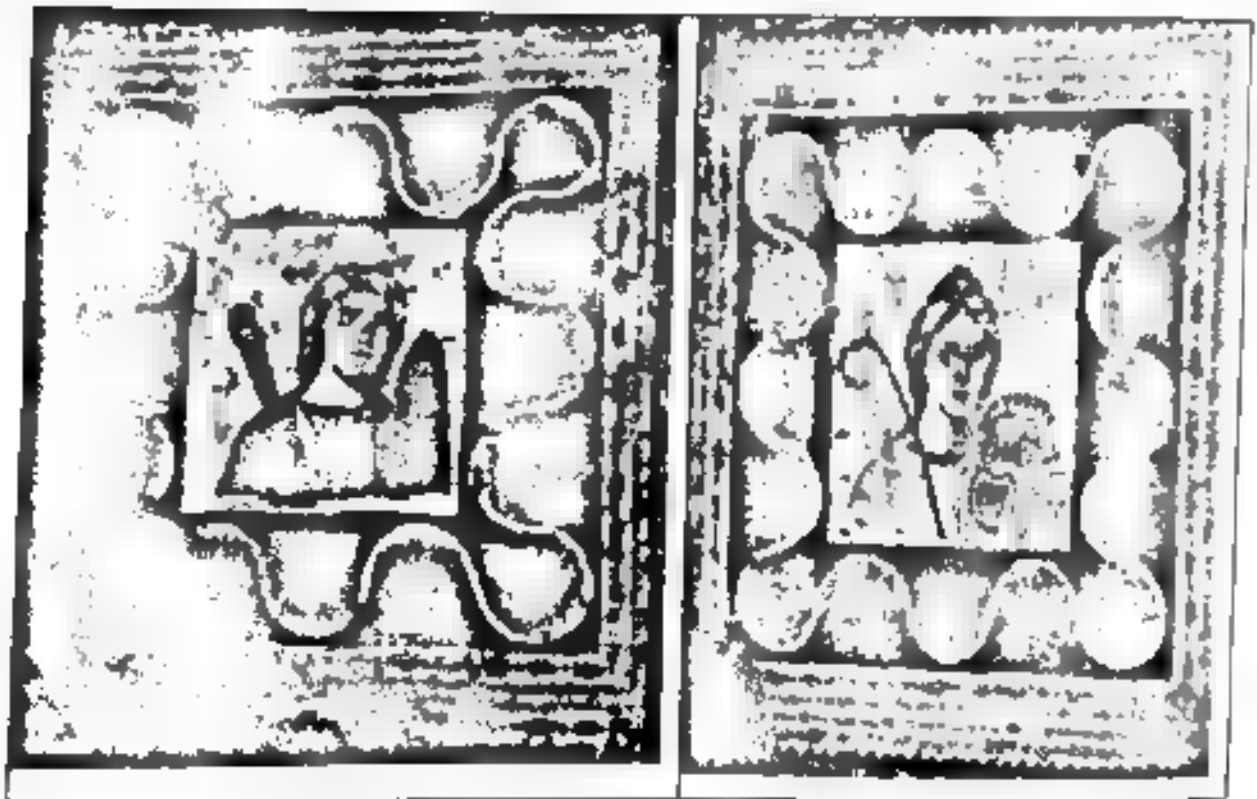
( الصورة رقم 1 )



( الصورة رقم 2 )



مخطط هييون (الصورة رقم 3)



ثالي ( Thalie ) ملبومان ( Melpomene )

إلهة الكوميديا إلهة التراجيديا



تاريسيشور (Terpsichore) بوليمي (Polymnie)

إلهة الرقص والغناء، إلهة الشعر الغنائي



أوراني (Uranie) كليو (Clio)

## إلهة الفلسفة إلهة التاريخ



كولايوب (Colliope)

إلهة البلاغة والشعر الملحمي

(الصورة رقم 4) ربات الفنون والعلوم

Marec ( E ), Une nouvelle mosaïque des muses à Hippone : عن

Libya archaeo, 1958, T. VI, 1<sup>er</sup> semestre . pp. 127/138

## الهوامش :

- 1) Gsell(S), histoire ancienne de l'Afrique du nord, Germany : 1971, T. V, p248 : بالإضافة إلى Mazard(J), corpus nummorum mauretanicum, France, 1955 : p152.
- هيبون، حملت ثلاث مدن أفريقية اسم مدينة ملوكية، وهي على التوالي : تميدا (Thimidaregia) ومدينة حمام دراجي (Zama regia)، ومدينة زاما (Thimidaregia) Camps (G), Massinissa ou le début de l'histoire, libyca, 1960, p. 275
- 2) Gsell (S), op.cit., T.II, p. 151.
- 3) Mazard (J), op.cit., p. 152.
- 4) إضافة إلى دوره العسكري والسياسي في نوميديا وموريطانيا القيصرية كان لستيوس نشاطات تجارية في عين المكان تدرّ عليه أرباحا طائلة تتماشى وتطلعات هذا القارئ كما كان على رأس جمهورية تتكوّن من أربع مستعمرات هي سكيكدة وميلة والقلو قسنطينة، BAXCVI J, V : Marec(E), inscriptions d'Hippone ; libyca archéo.,1956, IV 2p.300, Gsell(S.), op.cit.,18, P.138
- 5) CIL,VIII,5230. ; Gsell(S) , atlas archéologique d'Algérie ,F.9,n°59.
- 6) عثر في هيبون على مملكة بونيقية خاصة بالخصوبة (Gsell(S), op.cit., T. IV, p. 27).
- 7) CIL., VIII, 5351, Maitrot (C), le musée d'Hippone, BAH, 1913, 14, T. 33, P.147.
- 8) Hamman (AG) , la vie quotidienne en Afrique du nord du temps de saint Augustin, Paris : 1979
- 9) p. 307 Lassus(J), l'archéologie Algérienne, libyca archéo.,1958 , VI, 2,
- 10) Ibid., P.91
- 11) Ibid
- 12) Gsell (S), AAA, F9, n°2.
- 13) CIL.,VIII, 21103
- 14) Marec (E.), Hippone la royale, antique Hippo regius, Alger, 1958, P.310 ; Maitrot (A M), les petits métiers à Hippone, libyca archéo., BAC., 1930, P. 95
- 15) Gsell (S.), AAA, F, 9, n°3.
- 16) تم صنع الجرار والمصابيع والقرميد، راجع ، شارن (ش)، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية، الجزائر، 2002/2001، ص. 207./205
- 17) نفسه، ص. 290.
- 18) Lassus ( J), l'archéologie., P. 245.
- 19) شارن (ش)، المرجع السابق، ص. 267. /258
- 20) Gsell(S), op.cit., F. 9, n°59
- 21) Lassus( J), op.cit.,libyca, VI, 1958, p245.
- 22) Hamman( AG) , op.cit., P.p38,46.

(23) شارون (ش)، المرجع السابق، ص 460/467/469.

(24) نفسه، ص 531.

(25) نفسه، ص 493/495.

26) Sempere (H), les ports et la vie maritime antique de Carthage à Tanger, Paris, 1957, P p200/205/206/207.

(27) شارون (ش)، المرجع السابق، الجزء الثاني، ص 444/449.

28) Lecoq (A), le commerce de l'Afrique romaine, BSAf, 1912, XXXII : p 307.

29) Giseli (S), AAA, 1965, Lecoq (S), l'étude sur la Numidie d'Hippone au temps de saint Augustin MEF-R, 1964, 2, 196.

30) Lassus (H), l'archéologie, P p227-238.

31) Mactet (E), inscription, P 292.

32) Plin le jeune, lettres panegyriques de Trajan, belles lettres, Paris, 1947, IX, 33.

33) Sempere (H), op.cit., P 207.

34) Lassus (H) op.cit., P 248/249.

## موانئ شرق موريطانيا القيصرية

د. محمد الحبيب بشاري

تسم (التاريخ) جامعة الجزائر

استطاعت قرطاجة أن تهيمن على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط هيمنة كلية وبدون منازع من القرن الخامس حتى القرن الثالث قبل الميلاد. هذا القرن الذي شهد خروج روما من سهل اللاتيوم وسيطرتها على كل شبه جزيرة إيطاليا بعد صراع مرير مع مختلف الشعوب والدويلات المتواجدة بها. ومنها توجهت بأنظارها إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط، وهذا ما جعلها تدخل في صراع مع قرطاجة استمر من 264 إلى 146 ق.م. تميز بقيام ثلاث حروب عرفت بالحروب البونية، انتهت بزوال دولة قرطاجة وتحول معظم أراضيها إلى مقاطعة رومانية تحت اسم "مقاطعة إفريقية" (Provincia Africa).

لقد جنت روما من انتصارها على قرطاجة والقوى الأخرى في حوض البحر الأبيض المتوسط مثل مقدونيا مكاسب مادية معتبرة. انعكست إيجاباً على المجتمع الروماني بحيث شهد مستواه المعيشي تحسناً ملحوظاً، لكن ذلك كان على المدى القريب إذ سرعان ما تغير الوضع وبرزت التناقضات الاجتماعية والاقتصادية الحادة بين مختلف طبقات المجتمع الروماني، بعد أن استحوذت الطبقة الأرستقراطية على ثمار الانتصارات العسكرية، وهمشت طبقة العامة وخاصة المزارعين الصغار والمتوسطين عماد الزراعة والجيش



الرومانيين، بفعل فقدانهم أراضيهم لصالح الطبقة الارستقراطية التي استغلت غيابهم بسبب وجودهم في جبهات الحرب لمدة زمنية طويلة، أو لإفلاسهم لعدم قدرتهم على منافسة المواد الزراعية المستوردة، وتستحوذ على أملاكهم، وتستغلها عن طريق العبيد مما دفع بالمزارعين الصغار والمتوسطين إلى الهجرة إلى المدن الكبرى وعلى رأسها روما.

ونظرا لسوء تسيير الضيعات الواسعة واعتماد أصحابها على مسيرين انتهازيين ويد عاملة في أغلب الأحيان غير مزهلة حيث تتكون أساسا من العبيد، تراجع إنتاج المواد التي تكون الغذاء الأساسي للمواطن الروماني وعلى رأسها الحبوب والزيوت، مما اضطر المسؤولين الرومان العمل على تمويل السوق الرومانية بالمواد الأساسية بأسعار منخفضة ابتداء من عهد الأخوة غراكوس، ومجانا ابتداء من سنة 58 ق.م. بمبادرة من القنصل كلوديوس (Clodius) لأكثر من 320 ألف شخص، وهو العدد الذي انخفض في عهد يوليوس قيصر إلى 150 ألف، وارتفع من جديد في عهد الإمبراطور أغسطس إلى 200 ألف، وابتداء من عهد الإمبراطور سبتموس سيفروس أضيف الزيت إلى المواد الموزعة مجاناً<sup>(1)</sup>.

وبصفة عامة كلما تقدمنا في الزمن زادت حاجات المواطن الروماني من الحبوب والزيت، وبهدف كسب شعبية واسعة كان المسؤولون الرومان يعملون على إرضاء مواطنيهم بتلبية مطالبهم.

أعادهم معمر الزراعة الإبطائية على تقطعية حداثات السوق  
 لرومانية نوجهت السلطة الرومانية بانظارها إلى منطقة المغرب  
 لخدمة الأسباب الطبيعية وجغرافية. وأخذت تتعير الفرض للاستيلاء  
 عليها. لذلك بعد ضم قرطاجة بقرن جاء دور مملكة نوميديا وقربا  
 معها صمدت مملكة موريطانيا القيصرية. وقد اقتصر التوسع في  
 بداية على المنطقة الساحلية، مع وجود بعض المحاولات التوسعية  
 نحو الداخل في مقاطعتي المزاك ونوميديا. أما بالنسبة لموريطانيا فقد  
 توسعهم بها في منتصف القرن الأول ميلادي وهو الجهد الذي  
 توج في نهاية القرن الأول بإنشاء عدة مستعمرات أهمها مستعمرة  
 سفيوس (Sufis) من طرف الإمبراطور نيرفا (Nerva). وهو ما  
 يستج من اسمها (colonia nerviana augusta martialis veteranorum)،  
 ذلك وصفت روما بدها على منطقة السهول العليا، التي بالإضافة  
 لأهميتها الإستراتيجية، تتمتع بقدرات زراعية واسعة يمكن أن  
 تساهم في تموين الشعب الروماني بالكثير من المواد الأساسية، دون  
 أن نسي أن وفرة السهول تسمح بتلبية رغبات الطبقة الأرستقراطية  
 في اعتلائ الضيعات الواسعة. وقد دلت الآثار المادية على العديد منها  
 مثل ضيعة ماتيديا (Matidiae) حفيدة الإمبراطور تراجانوس. وفي هذا  
 الإطار يمكننا إدراج إصدار روما لقانوني مانكيانا وهادريانا.

لكن محاصيل السهول العليا الشرقية المذكورة تعد عديمة  
 الفائدة بالنسبة للسلطة الرومانية إذا لا تصل إلى المواطن الروماني  
 عبر الموانئ البحرية، سواء في نطاق سياسة التموين المجاني (Annona)

أو التجارة الحرة. لذلك عملت روما على ضمان وصول هذه المحاصيل إلى المنطقة الساحلية لتقل بعدها من موانئ موريطانيا الشرقية إلى الأسواق الرومانية عبر ميناء أوستيا (Ostia). ولهذا الفرض استغلت روما الموانئ والمحطات البحرية القرطاجية السابقة وقامت بتوسيعها ومن أهمها مينائي بجاية (صالداي، Saldae) وسيدي ريحان (موسلوبيوم، Muslubium)، وهو ما تؤكد المخططات الأثرية التي عثر عليها في ميناء أوستيا وهضبة تستاكسيو (Momi Testaccio) من جهة والنصب الميلية وأثار الطرقات التي ربطت مراكز الإنتاج في السهول العليا بالمينائين المذكورين.<sup>(1)</sup>

### الموانئ

إن مراكز التصدير، وكما ذكر آنفا تتمثل في مينائي بجاية وسيدي ريحان، وهي في الأصل محطات تجارية قرطاجية استغلتها روما بعد أن أخضعت المنطقة لنفوذها.

### أ. ميناء بجاية

يقع ميناء بجاية في خليج واسع (خليج بجاية) بين جزيرة منصورية واليابسة عند مصب وادي الصومام، وهو الملجأ الوحيد الآمن بالنسبة للسفن في الساحل الشرقي لمقاطعة موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطيفية ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي<sup>(2)</sup>. وقد دفعت أهمية موقعه القرطاجيين إلى إقامة ميناء منذ وقت مبكر، إذ ورد ذكره في القرن الرابع قبل الميلاد في رحلة

سكبلاتكس" كمعطة بحرية أقامها القرطاجيون لاستغلالها في رحلاتهم البحرية سواء للاحتفاء بها في حالة الظروف المناخية تغير ملائمة للبحار أو للتمون أو التعامل مع الأهالي. وقد عثر في المنطقة على آثار قرطاجية كثيرة منها قبور محفورة في الصخر ونصب حاسوبية وكتابات فينيقية أو بونيقية<sup>1</sup> ومع فقدان قرطاجة المدينة على المنطقة إثر انهزامها في الحرب البونية الثانية، انتقلت مدينة محابه إلى مملكة نوميديا بقيادة ماسينيسا ثم أساءه من بعده ونتيجة النظورات التي شهدتها المنطقة بعد حرب يوغرطة، انتقلت المنطقة الممتدة من حدود وادي الملوشة (الملوية) غربا إلى وادي الأساغ (الكبير) شرقا إلى مملكة موريطانيا، واستمرت على هذا الوضع حتى وفاة الملك بوخوس الثاني سنة 33 ق.م. دون ترك وريث فانت مملكته إلى أوكتاف، لكن هذا الأخير حكمها دون ضمها إلى أملاك روما، واكتفى بإقامة بعض المستعمرات بعضها في موانئ قرطاجية قديمة، تمهيدا لضمها مستقبلا لما تكون الظروف السياسية والعسكرية ملائمة، ومن بين المستعمرات (إيجلجلي) (جيجل) وصالداي الساحليتين ومستعمر توبوسوكتو (Tubusactu) على ضفاف وادي الصومام في الداخل.

وتدل النقوش التي وصلتنا أن مستعمرة صالداي خصصت لقدماء جنود فرقة عسكرية تحمل رقم سبعة، لذلك حملت اسم legionis VII aug (ustae) sald (itanac) Col (oniae) jul (iae) "immunis"<sup>2</sup>، ورغم اختفاء الكثير من آثار المدينة الرومانية بفعل

التعبيرات التي شهدتها عمر مختلف من حرك تطور هذه المدن ثمرة الحضارة القليلة التي وصلت إلى المدينة عرفت تطور ملحوظ بشريا وعمرا، فقد عثر في العديد من المواقع على عمارة من حديد وبقايا آثار الساحة العامة (forum) وهو على منحدر ومبني، وحضر محدودية الإمكانيات الاقتصادية الطبيعية لمدينة، مستفيد من رؤية تعاقبية، فإن الفضل في التطور الذي شهدته لا يمكن أن يعود إلا إلى شاطئ مينائها سواء كان في محل نصب شعري في شجرة الساحلية (Cabotage) أو الخارجية، وما يؤكد أهمية صناعي لها الميناء الوحيد الواقع في شرق مقبلة مريض و الذي يكثر سقايون بقوله : "بين قيصرية وراس تريتور بفتح عبء واسع جدا يعرف باسم صالداس (Saldas)"، ويظهر أن هذا البلد البحر في الجهة الغربية للمدينة أين شوهدت في القرن التاسع عشر آثار رصيف يمكن تارة اختفت اليوم بفعل العوامل البشرية والتممر الذي يرحف كل سنة نتيجة الترسبات التي يحملها وهي تصوم، لقد أعصى هذا الميناء مدينة صالداي طابع تجاري يقصده التجار الرومان والأهالي من المناطق المجاورة، فمزارعو المناطق القريبة يحملون الزيتون والعن، وسكان السهول العليا الحبوب ومنتجات أقصى الجنوب، في نفس الوقت كانت السفن تصل محملة بمنتجات الضفة الشمالية للبحر المتوسط، وتبحر محملة بالمحاصيل المحلية.

ويظهر أن هذا الازدهار استمر حتى العهد الإسلامي حيث كتب الإدريسي عن مدينة بجاية ومدينة بجاية في وقتنا هذا مدينة

المغرب الأوسط وعين بلاد بني حماد والسفن إليها مقلعة. والقوافل والأمتعة متجهة إليها برا وبحرا. والسلع إليها مجلوبة والبضائع بها نافعة. وأهلها مياسير تجار، وبها من الصناعات والصناعات ما ليس بكثير من البلاد. وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى وتجار الصحراء وتجار الشرق. وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المقطرة. ولها بواد ومزارع والحنطة والشعير بها موجودان كثيرا والتين من سائر الفواكه...

لقد ساعد هذا النشاط على استقرار عدد كبير من السكان في المدينة حتى اضطرت السلطات المحلية إلى تموين المدينة بالماء من توجة عبر قناة يصل طولها إلى 30 كلم، وهي القناة التي لا تزال بعض أثارها بادية للعيان حتى اليوم<sup>(1)</sup>.

إلى جانب ميناء صالداي، وجد ميناء ثان في شرق مقاطعة موريطانيا القيصرية وهو ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الذي يقع بين صالداي وشوبا (زيامة) عند مصب وادي أغريون، حيث تصله الطرقات الأتية من الأراضي الداخلية التي تحمل مختلف المنتجات الزراعية والصناعية كحبوب وزيت سهول سطيف ومجانة. ونظرا لأهميتها الإستراتيجية أقامت بها روما مخازن كبرى لاستقبال مختلف المحاصيل والمنتجات التي تدخل في نطاق الضريبة السنوية أو التي تقتنيها عند الحاجة قبل إرسالها إلى ميناء أوستيا، وهو ما يظهر من اسمها "Muslubium horreorum" أو "Muslubio horrea"<sup>(2)</sup> وقد ورد

ذكر هذه المدينة كمركز روماني من طرف بعض المصادر الأدبية  
والمادية منها مسار أنطونان (L.A) ' *Saldus colonia mustubio*  
*cohmunicipium* ، وطاوله بوتنغر (T.P) ' *Saldus colonia - mustubio*  
*horreta-choba municipium*

## الطرق البرية

لقد لعبا هذان الميناءان دورا مهما في الحياة التجارية لمقاطعة  
موريطانيا القيصرية ثم موريطانيا السطايفية، إذ كان المنفذان  
الأساسيان لإيصال منتجات المنطقة إلى الخارج وخاصة إلى روما.  
ويتأكد ذلك من ربطهما بالمناطق الداخلية بشبكة من الطرق  
تصلهما عبرها مختلف المحاصيل الزراعية والنباتية والحيوانية  
والصناعية رغم صعوبة التضاريس. وقد جهزت روما هذه الطرق  
بشبكة من المخازن تجمع فيها المحاصيل المختلفة سواء في نطاق  
الضريبة السنوية أو التجارة الحرة وقد تمثلت أهم الطرق في :

### 1. طريق سطيف - صالداي

ما أن احتلت روما منطقة السهول العليا الشرقية حتى عملت  
على تأمينها بإقامة خط الليمس الجنوبي للحد من حركة البدو  
الرحل بين الشمال والجنوب، مما يسهل عليها استغلال القدرات  
الزراعية الواسعة التي تتوفر عليها المنطقة، لتموين السوق الرومانية  
بما تحتاجه من مختلف المواد الضرورية كالحبوب والزيت، خاصة  
بعد تردي الوضع الغذائي للمواطنين الرومان الذين أصبحوا مهددين

بشبع المجاعة في نفس الوقت فتحت روما طرقاً تربط مركز الاقتصاد الكبري بالموانئ لتقل عبءها المنتجات التي يدفعها الأهالي على شكل ضرائب<sup>11</sup> . أو التي يتم شراؤها من طرف التجار (Negotiatores) ، أو السلطة. من هذا المنطلق فتحت روما طرقاً ذات اتجاه جنوبي شمالي، أي من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية. حيث الموانئ، مثل طريق سطيف جيغل لنقل زيت نهضت لعب وطريق سطيف موسلوبيوم وسطيف بجاية لتصدير القمح وتريت وغيرها من المنتجات<sup>12</sup>.

وقد جاء في مسار أنطونان ذكر طريقين تربطان مدينة سطيف بمدينة بجاية تمر الأولى : والتي يبلغ طولها ٢٠ ميلاً (٣٢ كلم) : بمحطات عين روة (Horrea) ثم عين دكوار، ومنها تصل إلى تيكلات (توبوسكتو) لتتحرف بعدها نحو الشمال الشرقي متبعة وادي الصومام حتى تصل إلى ميناء بجاية<sup>13</sup>.

أما الطريق الثانية فتتطلق من سطيف وتمر بحمام غرغور ( Ad Sava Municipium ثم ونداجة (Ad Olivam) وأخيراً بجاية<sup>14</sup> . وهي نفس المحطات التي وردت في طاولة بوتنفر مع تقديم ونداجة عن حمام غرغور التي وردت تحت اسم (Ruzai municipium)<sup>15</sup>.

وبقصر النظر عن بعض الملاحظات التي تسجل على هذه الطرق وعدم اتفاق المصادر حول مسارها والنقاط التي تمر بها، وانعدام النصب الملية التي تؤكد وجودها أحياناً، فإن الربط بين



سطيف عاصمة إقليم زراعي واسع وعاصمة مقاطعة موريطانيا السطايفية بميناء صالداي ابتداء من نهاية القرن الثالث ميلادي عبر مناطق جبلية وعرة حيث تعبر جبال مغريس وعينيفي وتاكننوش، تبرز مدى تمسك الرومان كملاطة وتجار بضمان وصول محاصيل السهول العليا سواء كان القمح أو الزيت إلى الساحل لتقل بعدها نحو ميناء أوستيا.

## 2. طريق سطيف . سيدي ريحان ( موسلوبيوم )

إلى جانب الطريق سالفة الذكر، نجد طريقا ثانية تنطلق من سطيف لتصل ميناء سيدي ريحان (موسلوبيوم) الساحلية وهذه الطريق تتبع طريق سطيف بجاية الأولى حتى عين دكوار (Lesbi) ومنها تتحرف نحو الشمال لتصل إلى سيدي ريحان مروراً بحصن أكوا فريجدا (Centenarium Aqua frigida)<sup>(١١)</sup>، أين تلتقي بالطريق التي تربط المراكز الساحلية من توكا شرقاً إلى بجاية غرباً.

## 3. طريق سطيف . جيجل

تتميز المنطقة الواقعة بين المدينتين بتضاريس وعرة، حيث تتكون من كتل جبلية مرتفعة تتجاوز أحيانا 2000 متر، ومنها جبال البابور (2004م) وطبابور (1960م) وشنيقرة (1602م) وتامزقدة (1626م)، إلى جانب وجود أودية عميقة<sup>(١٢)</sup>، ورغم ذلك لم يتردد الرومان في فتح عبرها طرقاً تربط المناطق الداخلية بالساحل، وخاصة ميناء جيجل لتصدير الزيت<sup>(١٣)</sup> وقد اختلفت الآراء حول هذه

الطرقات، فطاوله موديم" "مدى قصر طريقين تربطان المدينتين، تمر الأولى عبر سبطاهيس (عين السبع) ثم القصر (Ad basilicam) مخفية بين حجر وأحجار جيجل

أما الطريق الثانية تتبع مسار الطريق السابقة حتى القصر ومنها تنحدر حتى مدينة شوية (Chouba) الساحلية، ثم تنحرف في اتجاه الشرق لتصل مدينة جيجل

أما مسار أنطونان (IA)، فيذكر طريقين تتبع الأولى نفس مسار الطريق الثانية التي وردت في طاوله بونيفر أما الطريق الثانية فتتمر عبر عين الكبيرة ثم القصر ومنها تنحدر نحو أد فيكوم (Ad Forum) وأخيرا ميناء جيجل.

أما الدراسات الحديثة فتلتقي مع المصدرين السابقين أحيانا وتختلف معهما أحيانا أخرى، فدونغيورال (De Vigneral) يرى أن الربط بين سطيف وجيجل يمر عبر عين الكبيرة ثم عرباوون<sup>(21)</sup>، وعند هذا المستوى تنحرف شرقا متجنباً جبل تامزقيدة لتمر بممر جبل تيبيران (Tibairen) قرب تامنتوت، وعندها تلتقي بطريق ميلة جيجل لتتوجه بعدها نحو هذه الأخيرة<sup>(22)</sup>.

بينما يرى دي ماركي (De Marquie) أن هذه الطريق تنحدر في خط مستقيم من سطيف إلى عين الكبيرة (سطيفيس) متبعة المنحدرات الشرقية لجبال الباور وتباور تاركة جبل تامزقيدة شرقها، ومنها تمر عبر ممر جبل عوانة أين عثر على آثار رومانية في

أكثر من موقع ، ثم تنقدم في نفس الاتجاه حتى تصل إلى الطريق الساحلية وعندها تنحرف شرقاً في اتجاه جيغل ، وما يدعم هذا الرأي وجود آثار طريق رومانية في عدة نقاط

إن كل هذه الطرق تطرح مشكل تحديد موقع اد فيضوم والتأكد من أن اد باسلكوم هي الفصير ، فكما أن هذه الطرق التي تعبر جبال مرتفعة تتميز بانحدارها الشديد في بعض المواقع خاصة في الواجهة الشمالية لجبل تامرقد مما يجعل استعمالها في فصل الشتاء الذي يتميز بغزارة أمطاره وثلوجه ، وبالتالي تتساقط عن الفاتدة التي تجنيها روما من فتح طريق في هذه المنطقة ، إذا استثنينا الأهمية الإستراتيجية العسكرية

ومهما اختلفت الآراء حول المسار الذي أخذته مختلف الطرق ساقفة الذكر ، مما يؤكد أن السلطة الرومانية سهرت على ضمان وصول محاصيل السهول العليا الشرقية إلى موانئ صالداي وموسلوبيوم وجيغل لتقل منها إلى ميناء أوستيا لتعويض المواطنين الرومان ، لأن المسؤولين الرومان يعرفون أنه في حالة عجزهم عن تحقيق ذلك تكون مناصبهم وحياتهم في خطر ، إذ لم يكن المواطنون الرومان يترددون في استعمال العنف ضد مسؤوليهم لما يتأخر وصول سفن المؤونة القادمة من المغرب عن موعدها.

إن ضمان وصول المواد الغذائية وغيرها من منتجات المغرب القديم إلى روما لا يتوقف على فتح الطرق وبناء الموانئ فقط، بل

يتطلب تنظيم عملية جمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب أجبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب على نقل ما هو مفروض عليهم بأنفسهم إلى مخازن محلية، ومنها تنقل من طرف الإدارة إلى مخازن جهوية أقيمت عادة في مراكز حضرية على طول الطرقات التي تصل إلى الموانئ أين تجمع في مخازن كبرى في انتظار شحنها نحو ميناء أوستيا، وهذا ما يستنتج من آثار بعض المخازن التي عثر عليها، ومن أسماء بعض المواقع، كما هو الشأن بالنسبة لعين زادة (Caput saltus horreorum)<sup>131</sup>، وعين روة (Horrea Aninicensia)<sup>132</sup>، وتيكلات (Tubusuetu)<sup>133</sup>، وسيدي ريحان (موسلوبيوم)<sup>134</sup>،

لكن المؤشرات التي تدل على نشاط هذه الموانئ لا تنحصر في الآثار المنتشرة في أرض المغرب القديم فقط، إنما نجدها كذلك في أوستيا ميناء روما، وهضبة تستاكسيو، فمنذ أن قام الإمبراطور كلود بتوسيع ميناء أوستيا لضمان استقبال السلع القادمة من غرب الإمبراطورية الرومانية، ومن بعده تراجان الذي بنى ميناء ثانيا بجانب الميناء الأول، فقد ميناء بوزول دوره في استقبال السلع القادمة من مختلف الأقاليم، حيث أصبحت مختلف السلع المستوردة تصل إلى أوستيا، وقد وجد في هذا الأخير ساحة كبيرة تعرف بساحة الاتحادات الحرفية أو المهنية تضم 61 مكتبا تمثل مختلف الحرف التي تنشط في هذا الميناء مثل التجار والباعة والوزانين وغيرهم، وقد وضع أمام كل مكتب فسيفساء تبرز النشاط والمدينة أو المقاطعة التي يمثلها ويسهر على مصالحها، ومنها مكاتب التجار

المكلفين بيموبى روما سواء داخل القيصريية السنوية لصالح السلطة، أو في نطاق التجارة الحرة، منها تسم مستأجر تمثل تجارا صغيرا يتمركزون في موانئ المغرب القديم (الاستثناء موانئ موريطانيا الطنجية). وبالنسبة لشرق موريطانيا القيصريية وجد معطيون يمثل الأول ميناء صغيرا لم يرد ذكره في المصادر والمراجع، وهو ميناء موسلوبيوم<sup>111</sup> الذي يظهر أنه كان محصنا لتصدير القمح والزيت وزيت الحشيش الذي يدخل في نطاق القيصريية السنوية نحو روما. في حين وجد معطي ثانٍ رمز له بحر في 814<sup>112</sup>، يعتقد أنه يمثل تجار ميناء بحرية الذي كان محصنا للتجارة الحرة، وخاصة منها الزيت والخمر إذ عثر على آثار الجرار التي استعملت في نقلها وهي تحمل حتم مدينة موبوسد نيمو (Tubusnum) (تيجنلات) الواقعة جنوب شرق صالداي على ضفاف وادي الصومام في كتل من هضبة تستاكسيو (Mont Testaceo) بميناء أوسنيا<sup>113</sup>، وكذلك في عدة مواقع من مدينة روما منها monte della Giustizia<sup>114</sup>، وحمامات ديوقلسيانوس<sup>115</sup> وحدائق تورثونيا<sup>116</sup>.

## الخاتمة

نستنتج من هذا العرض أن توسع روما في السهول الشرقية لقاطعة موريطانيا القيصريية يدخل في نطاق مخطط عام يهدف إلى إخضاع كل المغرب القديم لتحقيق أغراض سياسية واقتصادية، في وقت انهارت فيه الزراعة في شبه جزيرة إيطاليا وبرزت بوادر أزمة

غذائية حادة في روما. وسعى القادة الرومان إلى كسب تأييد طبقة العامة وضمان الأمن والاستقرار بتلبية حاجات مواطنيها الذين تعودوا منذ مدة زمنية على حصونه على الغذاء الأساسي مجاناً.

إن روما سخرت كل الإمكانيات المتوفرة في المقاطعة من أجل ضمان تأمين روما بالمواد الغذائية بما فيها المحطات القرطاجية السابقة، ومنها محطات صالدي (بجاية) وموسلوبيوم (سيدي ريحان) وإيجلجلي (جيجل). لإقامة موانئ تصدر منها منتجات شرق موريطانيا القيصرية مثل سهول سطيف ومجانة في اتجاه ميناء أوستيا.

إن روما لم تتردد في فتح شبكة من الطرقات في مناطق تضاريسية وعرة تتميز بكثرة مرتفعاتها وانحداراتها وأوديتها. لربط مناطق الإنتاج الزراعي بالموانئ وجهزتها بالمخازن التي تجمع فيها المواد الغذائية التي ينقلها المزارعون نحوها سواء في نطاق الضريبة السنوية (الأنونة) أو التجارة الحرة. في انتظار نقلها إلى المخازن الموجودة في الموانئ في انتظار تصديرها. كما أقامت عليها المراكز العسكرية لتأمينها.

تدل الآثار المادية التي عثر عليها في ساحة الاتحادات المهنية أو الحرفية، والمتعملة في الفسيفساء التي تبرز نشاط بعض الموانئ مثل فسيفساء ميناء موسلوبيوم وفسيفساء ميناء صالداي، وكذلك في البقايا الفخارية التي تحمل أختام بعض المدن الموريطانية القيصرية في هضبة تستاكيو وأماكن أخرى في مدينة روما، أن نشاط

موری اسکیرہ سے گذر کر گنبد سہو، کے قطار سعیدہ نحرہ  
 ، کے خیمہ سر اٹھاتے تو ندجن کے قطار صریحہ لایوہ  
 ، حبہ رفرت کے جس مدافعہ ندیکر و خاصہ کے صاندی  
 شخص حبیبہ عیدہا و عطاء نحرہ



خريطة الطرق ومخازن المواد الغذائية في شرق موريطانيا  
القيصرية.







موسلوبيوم (Muslubium)

C.I.L., XIV, 4549 , 11 . NAVICULARI MV [s] [Lv] vit [ A ] ni HIC



CH. IV. 10. 11.

THE END OF THE WORLD

الخواص:

١- يلاحظ أن سيتموس سيفيروس لم يرض إلا بشرية غير مألوفة في م  
حيث كانت السلطة تعمل السوق الرومانية بعدة حرية بأمر منصوص  
نوريتها مجانا من حين إلى آخر

«*Le monde est un théâtre*», traduit par J. André, edit. les belles lettres, paris, 1980, 120 p.

۲۔ کما جتان الشان فی عهد الإمبراطورین خروہ و الخوہ

<sup>1</sup> *Journal de la langue romane*, trad. J. Gros, Paris, 1845, t. XI, 20. Histoire  
de la langue romane.

Journal of the History of Biology, 1891, p. 471; cat.essan.essan

the  $\beta$  phase of the polymer. The  $\beta$  phase is the most common phase of the polymer and is the one that is most studied. The  $\beta$  phase is the one that is most studied because it is the one that is most common and the one that is most studied.

5. T. G. K. *et al.*, *ibid.*, 85, 52, p. 574; Gsell (s.), A. A. A. 2<sup>me</sup> edn, Alger, 1977, 1.

AUGUST 2006

Copyright © 2004 John Wiley & Sons, Inc.

2. Géographie, texte établi et traduit par Germaine Aujac, édité, les belles lettres, paris, 1969, XVIII, 3, 12.

3. Herzog, L. J. K. A. F. 3, 1958, p. 304

15) Buisson J. L. *Eaux romaines, recherches hydrauliques romaines dans l'est algérien*. Alger 1962, p. 499 (Cat. E. 1, p. 8).

1. *Ca. 1841. P. 25*

12 - Salama. Poesias e outras romances de Snifis a Igulgh, R.A.F, n 22, 1878, p. 12

15. Salazar, P., Les voies romaines de l'Afrique du Nord, Alger, 1951, p. 12.

14. L. A. Item Sifis Saldas d'après Regasse (M. l. op. cit. p. 242).

5. *Saidas Igulal* d'après Krygasse (M.), op. cit., p. 244. L. A. item -16 Leschi (L.), *Excursion archéologique dans le guergour, été 1938, étude d'épigraphie d'archéologie et d'histoire*, Paris, 1957, p. 345.

17. *op. cit.*, p. 55. Salama (P.).

18. Despons (J.), Raynal (R.), *Géographie de l'Afrique du Nord-Ouest*, éd. Payot, Paris, 1975, pp. 146-162-163.

19 Salazar, P., loc. cit., p. 55.

25- La table de Peutinger d'après Kerygaue (M.), op Cit., p. 234

21. Gressell, S. J. *AAAS* 16, n° 169-170-172-174.

22- Observations au sujet des remarques sur les ruines de Takitoum, R. A. F., n° 7.

23- Voies romaines de Setif à Guelma, P. 77.

24 *Neil (S., A. A. F. 16, n° 115.*

25. Gneil (S.), *Ibid.*, p. 14, n° 319.

26. *Ibid.*, F. 16, n. 8.

27. C. I. L., VIII, 8836, (Cagnat (R)), Armée romaine de l'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs, 2<sup>e</sup> édition, Paris, 1912, p. 69.

28. J. A. P. 4, Krygavc (M.), op cit., P. 234; Gsell (S.), A. A. A., E. 7, n° 52.

29. C.I.L. XIV, 4549, 11 NAVR VI ARIMV (SILVIVIV) AINU HR
30. C.I.L., XIV, 4549, 48. *Monteclama Caesaricensis*
31. C.I.L. XVII, 2634, 2635, Lequeneur (R.). Le vin Africain à l'époque romaine *Bulletin économique C.I.L.A.C.*, Alger, 1957
32. C.I.L., XV, 2635 a), b).
33. C.I.L., XV, 2635 c5, Castro Pretorio, C.I.L., XV, 2635 c6.
34. C.I.L., 2634 f - 2635 f7, 2635 e8.

## الليبيون والبحر :

### محاولة بحث بعض المصطلحات المتعلقة بالبحر والصيد البحري في اللغة الليبية القديمة

و. محمد الهاوي عارش  
قسم التاريخ جامعة الجزائر

#### ملخص

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماماً يخص البحر. الصيد  
وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين.

قد يكون لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في  
هذا المجال (الفينيقيون والإغريق أولاً ثم الرومان ثانياً) العامل  
الأساسي. وبالتالي اعتبار لغة تجرية الليبيين بأمور البحر كآمر  
واقع، ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان. زد على ذلك  
أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على صيغتها حتى الآن، توجد  
بعيدا عن البحر. في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحاوية وبالتالي،  
لا تقدم مصطلحات في هذا المجال.

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين  
القاطنين في المناطق الداخلية يشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم  
هذا الحكم على كل سكان السواحل، فمساكن زوارة وشبه  
جزيرة قروة في السواحل الليبية المتوسطية وبعض الجيوب على

السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)، يمكن أن تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في مناطق أخرى، وهو ما يجعلنا نسعى لجمعها وبعثها قبل أن يظاها النسيان.

الجزائر 01-09-2009

لم يول المهتمون بالدراسات الليبية اهتماما لما يخص البحر، الصيد وكل نشاط يتعلق بالحياة البحرية والأنشطة المرتبطة بها عند الليبيين رغم أن سواحلهم المتوسطية منها والأطلسية، تتوفر على ثروة سمكية لا يمكن إغفالها في مجال التغذية من ناحية وتذبذب المناخ الذي يجعل هذه السواحل ذاتها أحيانا عرضة للجفاف، مما يضطرهم لتأمين غذائهم اللجوء إلى ثروات البحر<sup>1</sup>، التي يبدو من اللقى الأثرية أنها دخلت في غذائهم منذ فترة مبكرة<sup>2</sup>.

يستشف من تلك اللقى سواء على السواحل الأطلسية أو المتوسطية لجوء السكان إلى استغلال الثروات البحرية في غذائهم منذ عصور ما قبل التاريخ، وهو ما تدل عليه أكوام الأصداف المؤكسة على سواحل الأطلسي من رأس سبارتل إلى أغادير، مرفوقة بشظايا الصوان ونماذج نادرة من صناعة حجرية تدل على قدم تلك الآثار<sup>3</sup>.

---

1- M. Montagne, " Les Marins Indigènes de la zone française du Maroc", *Hesperis*, T.3, (1923), P.211.

2- Cf. E. Laoust, " Pêcheurs berbères du Sous", *Hesperis*, T.3, (1923), P.238.

3- Idem.

ومما يدعم قدم تلك الآثار في هذه المنطقة، أننا نجد بها أقدم  
المعتقدات البحرية الليبية بناء على مونتاجين الآلهة تساوت<sup>4</sup>، وهي  
فضلاً عن ذلك المنطقة التي يشير فيها بلينيوس الكبير إلى وجود  
ضريح الإله "بوسيدون" إله البحر، مما يدل على قدم التقاليد  
البحرية في المنطقة<sup>5</sup>.

وتشير نفس اللقى والبقايا إلى آثار مماثلة على السواحل  
المتوسطة في الساحل الوهراني في موقع "تافورالت" حيث يتضح أن  
الوهرانيين، مارسوا الصيد البحري منذ ما قبل التاريخ، ونجد في  
منحدر القردة (Pic des singes) في ضواحي بجاية محطة يسكنها  
صيادون، عثر فيها على صوان منحوت وأدوات عظيمة، وكذا بعض  
الأدوات النحاسية ضمنها ثلاث صنارات وفي موضع آخر في منطقة  
القبائل، تم العثور عليها في ملجأ تحت الصخر (un abri sous-roche)  
على صنارة من حديد مع أدوات من الحجر المنحوت وبعض القطع من  
الفخار، وتعود كل هذه البقايا إلى العصر الحجري الحديث.

4- Montagne, *Op. Cit.* p 202

\* الآلهة بوسيدون: إله البحر عند الإغريق، يدعى هيرودوت أن الإغريق ما عرفوا هذا  
الآله إلا عن الليبيين

5- E. Leveau, *Op. Cit.* p 238



فصلاً عن ذلك، يدعو استمرار تلبس القدامى في جزر  
الكناري للتفكير في وجود نشاط بحري قديم للسكان الأصليين  
في القارة سمح لهم بركوب البحر للوصول إلى تلك الجزر<sup>1</sup>.

هذا في تلك العصور البعيدة، كما عثر في وقت لاحق على  
أدوات صيد كالصنارات ذات الأحجام والأشكال المختلفة، بعضها  
من البرونز والأحمر من الحديد تعود إلى القرن التاسع قبل الميلاد<sup>2</sup>،  
إضافة إلى عر الخفاف والشبكات. هذا الأخير التي شبهها البعض  
بالشبكات التي استخدمها المراكمة لصيد بعض الأسماك في النيل<sup>3</sup>.

والمعروف أن الإنسان ارتاد الأنهار وشواطئ البحر للحصول  
على غذائه من الأسماك، وأدت العملية إلى استخدام جذوع الأشجار  
(الجذعية) كقوارب أولية، قبل التوصل إلى صناعة القوارب الأولى  
ودفعها بالمجاديف، هذه القوارب التي زاد حجمها وأضيفت إليه  
المجاديف والأمرعة، فتجاوزت استعمالاتها الصيد وانتقل إلى  
الاستعمالات العسكرية.

كان الليبيون قد استعملوا الجذعية سواء على سواحل البحر  
المحيط أو البحر الأبيض المتوسط منذ عصور موغلة في القدم، كما  
استخدموا الزوارق التي تدفع بالمجاديف في البحر المحيط أو

<sup>1</sup> Cf. J. Serra "Le vocabulaire technique de la mer". Actes du premier congrès d'études des  
civilisations méditerranéennes d'influence arabo-berbère. S.N.E.D. (Alger 1979), p.112.

<sup>2</sup> P. Guichard "Métiers de Constantin (Paris 1992).

<sup>3</sup> Cf. J. Serra "op. cit." p.112.

من ريف وادي مكناس في بحر المتوسط. روضة وتبها جزيرة فروفا في  
البحر المتوسط.

بمركز ر. ستر في وقت لاحق من عمليات التملح والتجفيف  
من تونة الأسماك والكثرة الناتجة لدى قيمته وحدات التحويل على  
عوز نسوحر لاصصية والتوسعية عند عهد يوبا الثاني. والذي  
بمستند من مصدر هندسة متروية تسمكية التي تزخر بها  
نسوحر لاصصية. حيث قد تفرج عن الأحواض تصناعة مرق  
تسمك متروية والتجفيف والتجفيف التي يكون الليبيون القدماء قد  
سندموا في حفظ تجمد يصا لتجفيف. التجمد في اللغة الليبية.

يسوحر من سيطرة هذه الطريقة إمكانية كل الشعوب التوصل  
بها. وعليه يمكن القول إن الليبيون عرفوا عملية حفظ الأسماك  
بالتجفيف والتجفيف في فترة سابقة لتواجد فينيقي على السواحل الليبية.

هكذا نلاحظ أنه رغم تأكيد البعض على نفور الليبيين من  
البحر وفيه نه أي قسوة للملاحة، ونكرانهم لأي نشاط بحري  
يبي. وتأكيد على أن الليبيين لا ينزعون نحو البحر، بل  
ونفوره الاتصال بالعصر التسمك الذي يشكل مصدر رعب لهم<sup>9</sup>  
نلاحظ مبالغة في هذه الآراء، التي لم تؤكد الدراسات والتي رغم

9- L. Serra, Op. Cit. p. 117

10- A. Jodin, Les établissements du roi Juba II aux îles Purpuraires à Mogador  
Tanger (1967).

M. Ponsich et M. Tarradell, garnier et méditerranée antique de l'atlantique à la  
méditerranée occidentale (Paris 1965)

11- L. Laoust, Op. cit. P. 237

12- Lurugi Serran, Op. cit. P. 112

قلتها. فهي تكشف عن وجود مصطلحات بحرية عند بعض السكان أحيانا بعيدين جدا عن بعضهم البعض، البعض يسكن على السواحل الأطلسية والبعض الآخر على حواف البحر الأبيض المتوسط في زوارة وشبه جزيرة قروة في إقليم طرابلس.

قد يكون فعلا لتفوق الشعوب التي كانت على اتصال بالليبيين في مجال البحر (الفينيقيون والإغريق أولا ثم الرومان ثانيا) العامل الأساسي. واعتبار بالتالي "قلة تجربة" الليبيين، بأمور البحر كأمير واقع. ولا حاجة إلى تركيز الدراسات في هذا الميدان، أزد إلى ذلك أن جيوب اللهجات الليبية التي حافظت على كيانها حتى الآن، توجد بعيدا على البحر، في المناطق الجبلية المعزولة أو الصحاري وبالتالي لا تقدم مصطلحات في هذا المجال.

إذا كان غياب المصطلحات المرتبطة بالبحر عند الليبيين القاطنين في المناطق الداخلية يشكل واقعا، فإنه من الخطأ تعميم هذا الحكم على كل سكان السواحل، فسكان زوارة وشبه جزيرة قروة في السواحل الليبية المتوسطية<sup>13</sup> وجزيرة جربة بتونس<sup>14</sup> وبعض الجيوب على السواحل الأطلسية (السوس بالخصوص)<sup>15</sup>،

---

13- U. Paradisi, "I pescatori berberi de la penisola di farwaa (Tripolitania)" in *L'universo* (Rivista bimestrale dell'istituto geografico militare), année L.XII, n°2 (Mars - Avril 1962), pp.293-300 ; L. Serra, "L'ittionomia e la terminologia marinaresca nel dialetto berbero di zuara (tripolitania) in *studi Maghebbini* III, IUD (Naples 1970)".

14- L. Daulon, "Les poissons Djerbiens", in *Djerba peches histoires artisanat* (Juin 1955) ; R.P.A Louis, "Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'île de Djerba" in *bulletino dell'Atlante Linguistico mediterraneo* 10-12, leo olschki, (Florence 1970).

15- E. Destaing, *études sur la tachelhit du sous, vocabulaire France - berbère*, (Paris, 1920) ; E. Laoust, *op. cit.*, P. 237-264.

يمكن أن تقدم بعض المصطلحات التي اندثرت في زمانها، وهو ما يجعلنا نسعى لجمعها وبعثها قبل أن يظاها النسيان.

إذا كان الليبيون منذ عصور ما قبل التاريخ، قد استخدموا المحار في غذائهم، فإننا نجد اليوم معظم المحار ذات الأسماء ما زالت تحمل أسماء ليبية (انظر الجدول رقم 1، ص 9).

أما الزوارق، فهي تحمل في الوقت الحاضر أسماء مختلفة بناء على شكلها واستخداماتها للتسلية أو الصيد، وأغلبها هي صيد الصيد الحقيقية. وتحمل معظم أجزائها أسماء ليبية، أما ثقلها، فهي وهي أمزغة لتسمية "فلوكة" المأخوذة من "الفلك" العربية، فهي تستخدم للتسلية، وهو شأن تناوت (Tanaut) أو أناو (Anau) السمينه الشراعية (انظر الجدول رقم 2، ص 11).

وضمن أدوات الصيد، نجد بعض الأدوات تحمل تسميات ليبية منها الصنارة، الخطاف، الشباك، الطعم، والأسماء المملوكة بنظام الرياح بعضها قديم جدا مثل تيشرش (tisch) وبيتش (bitch)، (انظر الجدول رقم 3، ص 12).

وبالنسبة للأسماك، فهي لا تختلف عما هو موجود في اللغات الأخرى، ففضلا عن وجود أسماء عادية لأنواع من الأسماك، نجد أسماكاً أخرى تحمل أسماء أدوات أو أشياء مشابهة لها، وهناك نجد الفونجة والمفرقة والإبرة، وأخرى بخصوصيتها أو بلونها الأحمر، الأصفر، المبرقش أو تشبيهها بالحيوانات البرية : القط.

الكلب. السلحفاة وهكذا نجد كلب البحر. قحط البحر. سلحفاة البحر... (انظر الجدول رقم 4، ص 13).

رغم أن أسماء الأسماك تقدم نقصا كبيرا يتمثل في عدم التمكن من معرفة الأنواع وعدم تحديدها، فمن حوالي 450- إسماء هي من وجهة نظر الصوتية والمورفولوجية تنتمي إلى المجموعات الليبية الكبرى لمنطقة السوس، لم يتم التمكن من تحديد ومعرفة إلا عدد ضئيل منها.

أما فيما يتعلق بالبحر وحالاته من هدوء وهيجان وأمواج، فنجد أن مصطلح البحر ذاته كاد أن يندثر، فلم يبق إلا في زوارة وشبه جزيرة فروة في ليبيا وربما جربة بتونس، وكذا بعض المصطلحات التي نحاول أن نترصدها في الجدول رقم 5، ص 14.

وفي الفلك تم حفظ الأسماء الليبية الأساسية الشمس، القمر، النجوم مع أسماء أخرى أقل أهمية كالمند والجزر، قوس قزح، كما نجد مفردات ليبية في التعابير البحرية للصيد حيث مازالت التقاليد البحرية قائمة بينما اندثرت في غيرها أين دخلت تقنيات حديثة تم بموجبها إثراء المعجم بمصطلحات جديدة، أدى إلى فقدان القديمة. (انظر الجدول رقم 6، ص 15).

عموما يمكننا أن نقول أن المصطلحات البحرية أكثر عرضة من المصطلحات الأخرى للاندثار، وأن تعدد الاقتباسات وتنوعها هو علامة قدم نشاط الحياة البحرية، فضلا عن ذلك فقد تشبعت

بتأثيرات الحياة البرية التي زاحمت الصور المقتبسة من الحياة اليومية، كما يمكننا الاعتراف بمحدودية المصطلحات البحرية الليبية بسبب بعد معظم الجيوب المتبقية عن البحر، فضلا عن الطابع الجهوي، مما يؤدي إلى غياب معجم موحد ومشترك وبناء عليه نسجل :

1) فقر معجم اللغة الليبية أساسا في المصطلحات البحرية المشتركة لعدة جهات عموما ماعدا بعض الاستثناءات خاصة المستمدة من اللغة الريفية (البرية) وتم تبنيها في لغة البحر مثل أضو (Adu) الريح، تافردوست كثبان (Dune)، أنزار (Anzar) المطر (Pluic).

2) نجد مع ذلك بعض الميادين حيث تمتاز بوحدها كأسماء الأسماك مثلا، المصطلحات الخاصة بالزورق وأجزائه المختلفة، المصطلحات الخاصة بالبحر وحالاته، المصطلحات الفلكية تشكل ميادين التي تقدم خصائص مشتركة رغما عن التشويهاات وتنوع المفردات المعنية.

3) نجد استخدام أسماء ليبية حصرا وبنفس المعنى لتحديد الرخويات سواء على الأطلسي أو البحر الأبيض المتوسط.

الجدول رقم 81 : أسماء الأصداف والمحارات (الرخويات)

الاسماء	بعضها ما يندرج في	تسمية ليلية
	في العريضة	
	المرسدة	
	Murex	أصداق
يطلق على شكل		
المحارات التي تؤكل	Crepidula	محارة
من غير الأصداف.		
يطلق على شكل أصداف		
المحارات والصدفات	Crepidula	صدفة
وما يشابهها (ما يغطي		محارة
أجسام الرخويات وما		
شابهه)		
	Murex	صدف
رخوية تؤكل ذات أذرع		
عشر تفرز سائلا	Calappa	حبارة
أسود.		
	Calappa	حبارة
	Hudic	محار
	Murex	المريق
	Murex	المريق
نوع من المحار يؤكل		
ويكثر على الصخور	Patella	صحنية
التي تتكشف عند الجزر		

وتشبه صدفه الصخر			
كل أنواع الأصداف	Coquillages marins	صدفقات	تيمولاليس ، Tiphulalis تغلالتن
	Langouste	الجراد البحري	Azeffan ازهان



الجدول رقم 02 : السفينة وأجزائها :

ملاحظات	ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
	Prout	خديعة	فنتككو Fentekko
	Embarcadure	زورق، قارب	أغرابو Agherabu
من العربية الفلك = قلوكة	Navire	سفينة	تافلوكت Taflokt
	Bateau à voile (voiliers)	سفينة شراعية	أناو، تاناوت Anau Tanaut
بدقة مجرقة pelle	Aviron Rame	المجذاف	تاقلوت Taglut
	Avirons, Rames	المجاذف	ثيقولا Tigula, Tigoula
شكارمو (في) زواردة karmouk	Toilet	محور	تيقوسا، ثاقوست Tigoussa
	Autrille		تيفرديوست Tifendust
مشتقة من أوال أي جذف Al	Courme	زئار، السير	ايسوال Issoual
	La corde	حبل	ايزيكر Iziker
	La poue	الجوجو (مقدمة السفينة)	إخف Ikht
	La poupe	الكوتل (مؤخرة السفينة)	أورا Ora
مقام السفينة	Membrures	القفس أو الرباط المثبت عموديا مع الصالب	إغزديسن Ighezdisen

مقام للشباب	Les	المسورير	تيسي
	Facet	المحزون	Tajumant تاجمارت
	Pices	برعوب	Igardan إكردان
الوسط			Tuzzum توزومين
في الأمام (سوس)	Encre	الداخل	Imam إيمارون
زوازة		الجزء الأمامي للسفينة	Tist تيس، تيسنت
	Ille	مربط السفينة	Tamzugi تامزوغت
	Les mous (ce de la mer)	البجارة	At wallul أث-ويلول
	Vente	الشراع	Yalu بالو
	Ventes	الأشعة	Yula يولا
	Estrope de gouvernail	هيد الدفة	Assoul أساول
حرفيا فاس			
السفينة	Ancre morte	مرساة	Aqlzim-ntاناوت
Le pliche du voilier			
مدورة Manivelle d'un moulin à bras	La poignée de l'aviron	مصبك المجذاف	Askuti أسكوتي
	Un coussinet en bois	وسادة خشبية	Tilerdius تيفرديوس
مادة صمغية			
لرزة تفرزها	Résine	راتنج	Tafja تيفيجة
بعض النباتات			
لأصباغ الصنوبر	Sel	الملح	Tixent تيسنت

الجدول رقم 03 : الصيد ، أدوات الصيد

ملاحظات	ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
	Pêcheur	صياد	أمريق Amric
	Les pêcheurs	صيادون	إيمراقن Imragen
	Hamçon	صنارة	ثوكك Tukt
	La pêche et aussi la chasse	الصيد	ثاقورمث Tagumert
	Lieu de pêche	مواقع الصيد	أسوقومر Assugher
	Pêcheur	صياد	أنوقومر Anugmar
	Pêcher et aussi chasser	صائد ، اصطاد	قومر Gumer
	Apai	الطعم	أسنسي Assensi
	Filet	الشباك	أراق Aragga إراقن Iraggen
	Harpon	الخطاف	تاسكيمت Tasskimt
	Plomb	رصاير	ألدون Aldun
	Musette du pêcheur	مزود ، كيس الصيد	أسقرس Asgers
	Tenaïlle	كلاية ، ملقط	إيغومدان Ighumdan
	Ciseau	مقص	إيمقدي Imegdi
	Forgeron	حداد	أمزيل Amzil
	Chasseur	صياد	أماقدال Amagdal
في التارقية	Chasser en Touareg	أصطد بالتارقية	من أعدل de egedal
	Rabot	مسحاج ، منجر	تاساوت Tassau

الجدول رقم 04 : أسماء الأسماك

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
اسلم Aslem	سمك	Poisson	
إسلمان Iselman	أسماك	Poissons	
تامسيت Tamset	سمك موسى	Sole	
تيسلخت Tisleht	سمك موسى	Sole	
أبرعار Abrar	المبرقش	Tacheté	
أبرار	المبرقش	Tacheté	
أجميلا Agnula	البوري	Mulet	
ثيفرقاست Tifergast	البوري	Mulet	
اوراغ	البوري	Mulet	حرفيا أصفر (Jaune)
طاواية Tawayya	أسود أو سوداء	Negresse	إسم سمك لونه أسود
إيفيس Ifix	حبارة	Calmar	حرفيا ضيع
اوشن Ussen	ذئب البحر	Chacal de mer	
إيثبير	حمام البحر	Pigeon de mer	
إيسن-ن-بلال	حصان البحر	Hippocampe	
ال-غل Hgel	بونيت (سمك التون)	Bonite	
تسرقال Tasargal	بونيت (تون)	Sorte de Bonite	
تاسرغالت Tasergalt	بونيت	Bonite	
بوثيقرة Bu-Tigra	سلحفاة البحر	Tortue de mer	

مدق	Melva	مدق	Tigra - Fayta - Itker أزدوزن-يلا Azdoud n'illel
حرفيا (Maille)	Gros poisson	سمك كبير	Aberdap أبرداق
	Baleine	حوت بلين	اسبان Aseban, Ashban
	Baleine	حوت بلين	قاقا (إدقاقا) Ciaga تيزمشت Tiznegt
	La raie	شقتين بحري (ليا)	أغوري Agluri
جنس أسماك من الشقيقات تتميز بحجم زعانفها الصدرية بعظم جشها - حرفيا : أقصى	Ange de mer	فلاك	Talafsa تالفشا
	Ouïe du poisson	خياشيم السمك	أفوشك (إفشكا) Afusk, Ifiska
	Baleine	حوت	Aserbriu أشربريو
	Dauphin	دلفين	Azaim, Iziamen أزايم
	Maquereau	إسقمري	Azernuq أزروك
سمك من البهاريات	Ombrine	شفشف	Azlemzā, أزلزا azellemza
أحمر Rouge	Le pageau	الباجو	Azugghagh أزوغاغ

	Dorsin	توتياء البحر	Tamist ناروشت
	Alcides marie Euphrasie de mer	طحلب	تجفوت البحر Tikant Uhar
	Sardine	ساردين	تيلوف Tilout
	Crabe		كوزاوا Kuzau
	Crabe		اوكريشه Uqrisa
	Crabe		اوقريشه
	Crabe		تيفرا عقسبت Tifirakest
سمك نهري	Carugon de la mer	عجوم	غوغناو Gougnau
	Murène	ابو مريشة	تيزلنت Tizlent
	Girelle	حريث، حريز	تالوزيت Taluza
جنس سمك يعيش في البحر المتوسط وله ألوان زاهية	Ox de seiche	لسن البحر	تالوسي Talus

الجدول رقم 05 : البحر وحالاته

ملاحظات	ما يقابلها في الفرنسية	ما يقابلها في العربية	التسمية الليبية
	La mer	البحر	إيلال Hel, lelel
	Rivage, plage	ساحل، شاطئ	أفطاس Atlas Hrasen
	Plage	الشاطئ	أوفطاس #Juttas
	Rivage, plage	الساحل، الشاطئ	تافقاشت Tafass
	Vague	موج	تايوغت Taysugt
	Baie	خليج	تفيل Tinfil
حرفيا قم (Banche)	Baie	خليج	إيم Im
حرفيا البحر نائم	La mer calme	البحر هادئ	إيلال يطرس
حرفيا البحر كبير	La mer agitée	البحر الهائج	إيلال ذامقران
حرفيا البحر ملن	La mer agitée	البحر هائج	إيلال يشور Yecour
حرفيا البحر صغير			يلال ذامشكون damecoun Hel
En terrien (Flot. Vague)	Barre	حاج، (موج)	تادينقا Tadinga
	Dune de sable Les dunes	كثبان الرمل	إيجيدي Igid إيجادن Igaden
Terrien lac في لغة البربركة	Baie	خليج	تامدة Tamda
في الشلعة أملال Amalal	Sable	رمل	إريهي édchi
	Fortin	قلعة	أغادير Agadir

	Cap, rocher	رأس صخر	عبري
	Rocher	صخر	وسوئير
	Rocher	صخر	عروود زو
	Algue, l'herbe marine	حشائش بحرية	نمل نل
U'ghar bergem La mer mugit	Muger		برجه Bergem
	Eponge Eponges		تاربيش Tarbest
			تيريامر Turba
	Banc de poisson	سرب سمك	أذغار Adghar ou lem
حرفيا مكان endroit de السمك poissons	Lieu, emplacement	مكان، موقع	أذغار Adghar
هي الرياح الغربية	Vent de pluie	رياح المطر	أضوون زار Adu unzar
حرفيا جاء البحر	Haute mer Marée haute	مد البحر	إسكا لبحر iska Ibhar
	La mer est belle	البحر جميل	إفلكي لبحر Irilki Ibhar
Lwigh = Lasse	La mer est calme	البحر هادئ	لويغ لبحر lwigh Ibhar
	Basse mer, plage	الجزر	تاغار Tagharte
أمان غوسن Aman ghussen	Etre claire (eau)	صافية (الماء)	غوس Ghus
	Souffler (vent)	هبت الريح	إصوض وادو Sudh-w'adhu



الجدول رقم 06 : الفلك وحالات الجو

التسمية الليبية	ما يقابلها في العربية	ما يقابلها في الفرنسية	ملاحظات
إيطيخ [ij]	الشمس	Soleil	
أيور Ayyur	القمر	Lune	
إثري (ithri dithri)	نجم	Etoile	
إثران Ithren	نجوم	Etoiles	
تسليت وامزار Tasslit unzar	قوس قزح	Arc en ciel	
تعايورت Tanayurt		Pleine lune	
أقاجن Aggagen	رعد	Tonnerre	
أقوق Agguy	بعيد	Etre loin	
أمدلو Amedlu	سحابة	Nuage	
أسيقنا Assigna	سحاب	Nuage	
ثاقوث Taguth	ضباب	Brouillard	
أزق Arg	زعنفة، جناح سمكة	Nageotte	
ثافراولت Tafrault	زعنفة، جناح سمكة	Nageotte	
ثافروت Tafraut	حوض	Bassin	
أسقاس Asugas	عام	An	
أيور Ayyur	شهر	Mois	
أسح Asch	يوم	Jour	
أوسان Ousan	أيام	Jours	
أدورث Adourth	أسبوع	Semaine	
أسوتيط Asoudith	السبت	Samedy	

Dimanche	الأحد	نوح حيث	Enoch
Lundi	الاثنين	ناسيت	Nasit
Mardi	الثلاثاء	تاشرتيت	Tachertit
Mercredi	الأربعاء	توهريت	Touhrit
Jeudi	الخميس	أسميس	Asmis
Vendredi	الجمعة	تفعت	Tafnet

- 1- Brunot, Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Sale, Lemerout (Paris 1920).
- 2- Daulon (L.), " Les poissons Djerbiens", in (Djerba peches histoire artisanat Juin 1955) ;
- 3- Destaing (E.), Vocabulaire Franco berbère (étude sur la tachelhit du Sous) , (Paris 1920)
- 4- Gauckler, Musée de Constantine, (Paris 1892)
- 5- Judin, Les établissements du roi Juba II aux Iles Purpuraires, a Magador, Tanger (1967)
- 6- Laoust (E.), " Pêcheurs berbères du sous", Hesperts, T.3, (1923)
- 7- Laoust (E.), cours de berbères marocains, paris challamel (1921)
- 8- Laoust, Mots et choses berbères, Paris Challamel 1920
- 9- Louis (R.P.A), Le vocabulaire maritime arabe du golf de gabes et berbère de l'île de Djerba in bolletino dell'atlante Linguistico mediterraneo 10-12, leo olschka, (Florence 1970).
- 10- Montagne (R.), " Les Marns Indigènes de la zone française du Maroc", Hesperts, T.3, (1923)
- 11- Paradisi (U.), " I pescatori berberi de la penisola di farwaa (Tripolitania)" in L'universo (Rivista bimestrale d'ell istituto geografico militare), année LXII, n°2 (Mars - Avril 1962).
- 12- Ponsich (M.) et Tarradel (M.), garam et industries antiques de salaison dans la méditerranée occidentale (Paris 1965).
- 13- Serra (Luigi), "Le vocabulaire berbère de la mer", Actes du premier congrès d'études des cultures méditerranéenne d'influences arabo-berbères S.N.E.D. (Alger 1973)
- 14- Serra (L.), " L'etnonimia e la terminologia marinarasca nel dialetto berbero di zuara (tripolitania) in studi Maghebini 11, IUC (Naples 1970)\*.

## الصيد البحري بالسواحل المغربية في العصر الوسيط

و. محمد بن عميرة

قسم التاريخ

جامعة الجزائر

يرى Vonderheyden أن محاولة كتابة مقال حول الصيد البحري، ببلاد المغرب، في العصر الوسيط، تبدو مجازفة، لأن الكتاب العرب القدماء لم يزودونا سوى بمعلومات شحيحة عن الموضوع، ولأنه يحتمل ألا يكون، في الواقع، كلام كثير يمكن أن يقال فيه، لاعتقاده أن الصيد البحري والصناعات البحرية، على العموم، لم تزدهر في العصر الوسيط، سوى في أماكن محدودة حيث كانت الأساليب (les procédés) أجنبية وربما كان المستخدمون أيضا أجانب من أصول بونيقية أو أندلسية<sup>1</sup>.

والإنسان البربري، حسب رأيه، لا يميل من تلقاء نفسه، لأشياء البحر، مستشهدا بقول Gsel.S فيما كتبه عن تاريخ إفريقيا الشمالية القديم<sup>2</sup> : من أن الأهالي (Les Indigènes) لم يتعاطوا الصيد البحري بكثرة، عندما كانت بلادهم مستقلة، وقد انجر عن وصول الفينيقيين، ثم الرومان بعدهم، تطوير كبير، إن لم نقل إنشاء مصائد على السواحل المتوسطية لإفريقيا الشمالية، ويشك Vonderheyden أن

يكون قد نتج عن الفتح العربي (conquête arabe) توسيع تلك الإنشاءات أو الاحتفاظ بها، على الأقل، فالقرى الفلاحية لم تغل بطبيعة الحال، لكن الصيادين، على ما يظهر، وجدوا صعوبات في بيع محصول صيدهم غير أن ما يبدو للمتأمل، في مثل هذا الكلام، هو أن صاحبه يريد أن يقول بأن البربر، دائما، في حاجة إلى اجانب، من غير العرب للقيام بالأمور الصعبة، وتطوير أنفسهم، فكأنه بهذا يحاول تبرير التواجد الاستعماري الفرنسي في بلادهم.

ويبرر نفي المؤلف ذلك بعدة أسباب، أولها : السبب الغذائي القاضي بأن البربر لا يثدقون كثيرا لحم الأسماك، وحجته على ذلك، ما يمكن ملاحظاته، في أيامه، من أن السكان القبائل القريبين جدا من موانئ الصيد أو مراكز تجمعات الأوربيين (المستعمرين) المعونة جيدا بالأسماك الطرية، يجهلون طريقة طهيها ويحاول تفسير هذه الظاهرة بعدة افتراضات، منها، كما يقول، التوجه الإسلامي (souci musulman) المتمثل في عدم أكل لحم الحيوانات غير المذبوحة، مع العلم أنه لم يكلف نفسه، هنا، بالاطلاع على مصادر الفقه الإسلامي في شأن قضية ذكاة أو ذبح الأسماك.

ويرد ثاني تلك الأسباب إلى وجود ممنوعات طوطمية، قديمة جدا، دون أن يبحث عن آثار تلك الممنوعات المحتملة أيضا، والسبب الثالث يكمن، حسب رأيه، في كره البربر الفريزي وعدم تعودهم على أكل لحم الأسماك، ويستمد Vonderheyden دليله "الكافي" من

أن عُرف استهلاك الأسماك لم يكن حاداً في النصف الأول من  
 القديم، اعتماداً على كون الأهالي (indigenes) في وهران وهران  
 الاستعمار الفرنسي بالجزائر) لا يفتخرون بالأسماك إلا في العصر الحديث  
 (Bourgs) التونسية المعروفة (lagounes) بتقاييد بحرية من أعين  
 في نظره، وبالأخص أولئك الذين قدموا للتسكّر في وهران وهران  
 أقل تذوقاً للسمك، إضافة إلى كونهم استقروا بداحل البلاد وتقر  
 أقل ما يمكن قوله في مثل هذه الآراء والاحكام أنها بغير بساطة  
 ملحوظة، خاصة ما يتعلق منها بالحكم (النفساني) على الذوق وهران  
 فالموضوع، إن ثبتت صحته، يتطلب بحثاً معمّداً يأخذ بعين الاعتبار  
 عوامل علمية كثيرة.

وحسب نفس المؤلف دائماً، فالمسوق الداخلية، بما فيها  
 القريبة من السواحل، يبدو أنها كانت دائماً معلقة في وجه مفتحات  
 الصيد، مستشهادة مرة أخرى بقول Iscl من أن ورشات الفعليين  
 الفينيقية لم يكن في استطاعتها بيع منتجاتها لمختلف القبائل  
 (tribus)، مضيفاً أن بعض الورشات التي استمر وجودها في العصر  
 الوسيط، لم تتمكن من توسيع سوقها، بدليل قول الرحالة  
 Marmol، في القرن السادس عشر "تصطاد أسماك كثيرة بدلس  
 لكن الصيادين كثيراً ما يلقونها في البحر، لأنه لم يقبل أحد على  
 شرائها".<sup>4</sup> مع ملاحظة أن Vonderheyden لم يأخذ بعين الاعتبار  
 القصد من قول Marmol هذا ومن سبقه من المؤلفين، وهو وهران صيد  
 الأسماك بحيث رجّح العرض على الطلب، وفي مثل هذه الحالات، ما

رائد في أبحاثه، وعلى مستوى كل جوانب الصيد البحري، سواء كان هذا  
 هذه الظاهرة. وهو أن تسمى المصيدون والماء من اسماءهم في  
 البحر حتى تكون عدا لاسماء المصيدون بها وما وما، والتي لا  
 تبقى في المرافئ وتتحول إلى قنود، ماوانة البرية، خاصة إذا كانت  
 وزشات تجميعها، لنقلها، فيما وما، إلى الأماكن الزمينة ولا يبق  
 معه في اتحاد هذا الأمر الذي يكثر يحدث في ما، أن الماء يجمع  
 خاصة، دليلا على غلق السوق الداخلية بما فيها الدورية من  
 الساحل، في وجه منتجات الصيد البحري.

ويقول Vonderheyden، من جهة أخرى، أن الدور لا يجرى  
 كثيرا البحر كذلك، مبررا رأيه هذا بما ذكره Houdart A في مقال  
 عن عواصم في بلاد البربر في (Document des mémoires) وهو أن "الدور  
 كانوا دائما ملاحين رديش (Pêcheurs)، والماء ليس بيئة لهم، فهم  
 يخشونه ولا تعرف غالبيتهم صناعة ولا يوجد مرسى بحاري لهم.  
 Vonderheyde فكرته بما نقله وترجمه Houdart M من مقال دربري في  
 كتابه "البحر في تقاليد وصناعة الأهالي، حل الرباط سلى، من  
 241 ومعناه أن "من دخل البحر (أي سافر فيه) ينبغي أن يعبر بصفة  
 ضائعا، ومن خرج منه (وصل الميناء) يولد للمرة الثانية" ثم إن  
 الفاتحين العرب الذين عدلوا شيئا فشيئا، خلال المسير الوسيط،  
 مظهر المغرب، كانوا شيئا آخر إلا بحارة والواقع أن المنطق السليم  
 لا يقبل كلاما كهذا، لا يقوم على أي أساس علمي بالإضافة إلى ما  
 تُشتَم فيه من رائحة ازدراء الغير، والفرور بالنفس.

والجدير بالملاحظة أن Vanderheyden يناقض نفسه في تعليق كتبه في هامش 2، صفحة 5، من مقالته، جاء فيه : إن الأفارقة، ويلاحظ هنا أنه تقادى التسميات التي سبق له وأن استعملها، وهي البربر أو العرب أو الأهالي (Indigènes)، وكأنه يتحدث عن أناس آخرين، المهم أن هؤلاء، في نظره، يظهرون في أوقات استثنائية نشيطين جدا على البحر. خلال العصر الوسيط. ومن المعروف أن البربر المحاطين بالعرب، على حد تعبيره، فتحوا (Conquurent)، في القرنين الثامن والتاسع إشبانيا وجزر البليار وصقلية وسردينية ووصلوا شواطئ البروفانس (provence)، وأن الأمراء الأغلبة الذين كانوا يحكمون البلاد التونسية (Tunisie)، في القرن التاسع، كانوا يسيطرون على البحر، في منطقة مضائق صقلية ولكن تبقى علينا معرفة ما إذا كانت شمال إفريقيا تقدم شيئا آخر غير المسافرين. وما إذا لم يكن البحارة من الروم المعتقين للإسلام، وقد كانت دُورُ لصناعة السفن في تونس وبجاية، ومنذ القرن الحادي عشر الميلادي، أخذت بلاد البربر تتخلى شيئا فشيئا عن نشاطها البحري. ودخل المسرح البحارة النorman ثم الجنويون وغيرهم، غير إن أسرة الحماديين الصغيرة احتفظت بأسطول للتجارة أو القرصنة، كما اشتهرت، فيما بعد، أساطيل مدينة الجزائر التركية ولكن قراصينها وربما قراصنة تونس وبجاية إلخ... كانوا أناسا جاءوا من الخارج ومهما يكن، فما هي سوى بحرية نقل تجاري أو قرصنة، والأمر لا يعني أسطول صيد بأعالي البحار (hauturière).



ويلاحظ هنا أن Vonderheyden، على الرغم من تقديمه بعض المعلومات الدالة على وجود نشاط بحري في سواحل بلاد المغرب المتوسطية إلا أنه يبقى مصراً على تجريد البربر، ومعهم العرب، من كل قابلية لممارسة الملاحة البحرية، دون أي تبرير: (مغزة ولؤلؤ طازت).

ويرى J. Despois أن ظروف الصيد كانت، في جملتها جيدة، بما فيه الكفاية، وخاصة في طرفي شمال إفريقيا (بلاد المغرب) ولكن السكان البربر، حسب رأيه صرفوا النظر (ignoré) عن البحر مدة طويلة ولا يظهر أن الأمر كان دائماً هكذا: فعندما كان لبعض أمراء المغرب أسطول، خلال القرون الماضية، لم يكن اعتمادهم، على البحارة المشاركة والأجانب وحدهم، وكلام Despois كما يلاحظ لا يختلف في مضمونه عن كلام Vonderheyden.

وفي رأي Rosenberger B فإن الإمارة الزيرية، على سبيل المثال عرفت عدة مواني منتعشة، كان الصيد البحري بها نشيطاً، ومن بينها عنابة وهذا يتناقض مع ما ذهب إليه Souville G من أن البحر لم يستعمل أبداً سكان شمال إفريقيا وأن ممارستهم للصيد البحري أو الملاحة لم تكن سوى ممارسة ثانوية، وما زال، في نظره، أغلبية البربر يعرضون عن البحر حتى في أيامنا، ويلاحظ أن ممارسة العدد القليل منهم للصيد البحري هو أقرب إلى الالتقاط (Cueillete) منه إلى الصناعة<sup>2</sup> ويفسر ذلك بقلة ميلهم إلى هذه الحرفة وليس لقلة

استعدادهم لها، بدليل أنهم يشكّلون اليوم (في منتصف القرن العشرين) الأكثرية في فرق الصيد".

وينسب Vonderheyden ذهنية النور من البحر إلى الجزائريين، بصفة خاصة، ذاكرا أن السيد Bernard A يردّها إلى رداء الظروف الجغرافية حيث أنها قليلة الملاحة لبروز حضارة بحرية والوضع في تونس يختلف إلا أن الأمزجة العربية - البربرية هي نفسها. مع الإشارة إلى وجود مجموعات عائلية، في عدة نقاط ساحلية مرتبطة جدا بأشياء البحر، تعيش من الصيد البحري، منذ زمن طويل، ربما، منذ العهد الفينيقي، وهم غير مستعدين للتخلي عنه".

والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن، عند الاطلاع على ما كتبه Vonderheyden وغيره حول الجانب الإنساني من ظروف الملاحة في شواطئ المغرب، في العصر الوسيط هو : لماذا لم يدخل هؤلاء هذا الموضوع، في إطار ظروف الملاحة في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط بصفته، الشمالية والجنوبية، وهذا من شأنه أن يوفر عنهم، بدون شك، جهدا كبيرا يبذلونه في القيام بافتراضات، كثيرا ما أبعدتهم عن الموضوعية ؟

والمعروف أن ظروف الملاحة في المنطقة الغربية من حوض البحر الأبيض المتوسط، لا تلائم النشاط الإنساني في كل جهاتها، بما فيها الضفتين الشمالية الأوربية والجنوبية المغربية، لأن المواقع المرفئية الجيدة نادرة بها : فمصببات الأنهار الكبرى، التي يمكن أن

توجد. لا تسلك إلا بصعوبة. بسبب التفرق النهري، والقطاعات الرملية الواسعة تشكل شواطئ بحيرية (lagunaires) متغيرة جدا، في حين أن الشواطئ الصخرية كثيرة الصعوبة للتهيئة. من جراء الأعماق الهائلة المحيطة بها : ومن جهة أخرى فإن ظروف الأحوال الجوية غير مستقرة عادة. والأعاصير التي تصيب الحوض الغربي المتوسطي يمكن أن تبلغ درجات من العنف تجعل ركوب البحر ممنوعا لعدة أسابيع.

هتمية موارد البحر تفرض. في البداية، التزامات قاسية جدا على الانشغال الإنساني. فليس غريبا إذا أن يرى، خلال التاريخ، فرقاً واضح جداً. يحدث بين السكان المهتمين بتمية الموارد البحرية وسكان الريف. وهكذا تم احتلال الحوض الغربي من البحر المتوسط بواسطة جماعات صغيرة انتشرت عبر آلاف كيلومترات الساحل. ليس لها سوى علاقات ضعيفة مع الداخل، لكنها حافظت فيما بينها، على علاقات وثيقة جداً. إضافة إلى أن السكان الريفيين نزعوا عن الساحل، في غالب الأحيان، ولم ينشغلوا بتمية موارد البحر إلا نادراً. في بحيرات شاطئية معزولة، وبقي الصيادون إذا في عزلة تامة. وفي صراع مع صعوبات معتبرة للحفاظ على تماسك ووجود مجموعاتهم السكانية التي تفصلها عن بعضها، أحيانا، مسافات هامة جدا، ومن ثم، فإن نشاط الصيد البحري لم يكن سوى امتداداً للمستعمرات القديمة التي استمرت إلى يومنا (منتصف القرن العشرين)<sup>13</sup>.

تلك هي وضعية الصيد والصيادين في كامل الحوض الغربي للمتوسط، ولا يمكن القيام بدراساتها في منطقة محدودة دون أخذ هذه المعطيات بعين الاعتبار، ومن ثم فإن معظم الآراء والافتراضات التي أدلى بها بعض دراسي هذه المسألة في سواحل بلاد المغرب الشمالية، في العصر الوسيط يحتاج الأمر فيها إلى إعادة النظر، مع اعتبارها، أولاً وقبل كل شيء، جزء من كل، بمعنى أنه لا يمكن دراسة الضفة الجنوبية من البحر الأبيض المتوسط بمعزل عن بقية أنحائه، وهذا ينسجم تماماً مع رأي Doumenge M.F. القاضي بأن " فهم حياة الصيادين في حوض البحر الأبيض المتوسط يحتاج، قطعاً، إلى تصوّر مشاكل الحوض بكامله، على مستوى الموارد التي توفرها المياه، وفي نفس الوقت على مستوى التقنيات التي تمكن الإنسان من تنظيمها للاستغلال"<sup>14</sup>.

ولا يعرف على أي شيء اعتمد Vonderheyden فيما ذهب إليه في قوله بأن عدد صيادي السمك الأفارقة، في العصر الوسيط، يبدو للوهلة الأولى قليلاً، وأن آلات صيدهم كانت بدائية، ومعرفةهم بأشياء البحر رديئة، وأن جزء كبيراً من التقنية الحالية، وكذا بعض أسماء الأسماك مشتقة من اللاتينية (Romane) وسنرى، كما يضيف، أن رداءة الآلات، إضافة إلى نقص الخبرة الملاحية، تفسران أن الصيد، في عرض البحر، كان معدوماً، إذ كان الاكتفاء بالعمل في البحيرات الأجاجة بمصبات الأودية والخلجان الصغيرة المحمية، وفي المناطق التونسية حيث الرصيف القاري مغطى ببضعة

أمتار من الماء، مع اعترافه في آن واحد، بأن ما وصلته من المعلومات الخاصة بما كان يجري في عالم صيادي البحر الأفارقة (المغاربة)، ما بين القرنين السابع والسادس عشر الميلاديين (2هـ - 10هـ) قليلة جداً مما لا يسمع له، بطبيعة الحال، من إصدار مثل هذه الأحكام المجعفة، خاصة وأن المعلومات القليلة، التي يشير إليها، تفيد بازدهار الصيد في عرض البحر، بالفعل، في أماكن كثيرة من السواحل المغربية : ومنها : سواحل جزيرة جربة والقالة وبجاية وسبتة.

وإذا كان لـ Vonderheyden الحق فيما قاله من أنه لا يعرف أي شيء عن تنظيم نقابات الصيد، إن وجدت، وأنه لا يعرف جيداً تلك المجموعات الشاطئية (riverains) المتخصصة في صناعة يستحيل تسميتها بالوطنية، فإنه لا يرى أي مبرر لما ذهب إليه في قوله : إن الصيادين المغاربة، على ما يبدو، لم تكن لهم علاقات كبيرة مع الجنس المحلي (البربر) وهو يفترض أن صيادي السواحل التونسية من سلالات قديمة جداً من المغاربة الفينيقيين، وأما صياد السواحل الجزائرية التي أهملها اليونانيون، في نظره، فهي لم تنشط قليلاً إلا بعد وصول المغاربة الأندلسيين الذين تحدث عنهم المصادر العربية، مستشهداً بما ذكره البكري من أن بحارة أندلسيين تعودوا على قضاء فصل الشتاء في ميناء تنس التي عُمرت في نهاية الأمر سنة 875م بجاليتين أندلسيتين : إحداهما من البيرة (Elvira) والأخرى من مرسية (Murcie)، كما ترددت جماعة أخرى من البحارة الأندلسيين على وهران وأسست مدينتها سنة 903م، وكان يسكن مدينة مرسى

الدجاج، القرية من دلس أندلسيون كذلك، وباختصار، يضيف Vonderheyden، يبدو أن عائلات الصيادين والبحارة كانت أجنبية (exogènes) وأن طرق الصيد وذوقه جلبت قديما إلى افريقية البونيين، وحديثا الأندلسيين<sup>14</sup> ويحاول نفس المؤلف تدعيم رأيه هذا بما نقله عن Gsell S. من أن إسباني قادس (Gadès) استغلوا السواحل الإفريقية المغربية<sup>15</sup>.

والسؤال أو الأسئلة التي يمكن طرحها على Vonderheyden هي هل إن قدوم الأجانب الذين تحدث عنهم واستقروا بهم بمناطق من بلاد المغرب يعني أن تلك المناطق كانت خالية من السكان ؟ وهل أن هناك ما يثبت أن أولئك السكان، إن وجدوا، لم يكن لهم نشاط بحري ؟ وهل هناك ما يثبت عدم التعايش والاندماج بين أهل البلاد المغاربة وبين المهاجرين إلى بلادهم ؟ وهل ؟ وهل ؟

مع العلم أن Vonderheyden، لم يعمد إلى توثيق كلامه، فهو مجرد رأي شخصي، يقضي بأن البربر ليس لهم ذوق للصيد البحري ولم يعرفوا طرق ممارسته، حتى وإن كان الحق إلى جانبه، في استقرار الفينيقيين قديما والأندلسيين حديثا في بعض نقاط سواحل المغرب، والنصوص تدعم هذا الأمر، فإننا نتساءل عن مصدر فكرته التي تجرد البربر أو الأهالي، كما يسميهم، من تذوق الصيد وجهلهم لطرقه ووسائله، فهل يحتاج هذا المؤلف إلى من يقول

له : أن كتابة التاريخ تقوم على التوثيق وإظهار الحجج ، ولا تقوم على الاعمكار المسبقة ٥

علما أن المصادر العربية زودتنا بمعلومات كثيرة في موضوع الصيد البحري والصيادين. من ذلك أن الحسن الوزان ذكر، في حديثه عن حصن المحرس الذي شُيّد في عهده (ق ١٦م)، على بعد خمسين ميلا من جزيرة جربة أن الكثير من سكان هذه الأخيرة كانوا يعملون، آنذاك، في السفن والصيد البحري<sup>١</sup> أي أنهم كانوا يمارسون الصيد في السفن ومما لا شك فيه أن تلك الحرفة لم تكن وليدة تلك الأيام وإنما كانت قديمة الوجود ويبقى التعرف على تاريخ نشأتها مرهونا بما قد نطلعنا عليه الوثائق في المستقبل.

ومن جهته أورد ابن حوقل ( ق ١١هـ / 10م) أن أهل صفاقس كانوا يصطادون الأسماك بكثرة بواسطة حظائر يزربونها<sup>٢</sup> وهي، حسب Vonderheyden، عبارة عن آلات (engins) تقاسب الصيد في المياه الراكدة، من مصبات الأنهار، وفي الجهات المحمية القليلة العمق، والحظيرة (Gords)، حسب هذا الأخير عبارة عن نطاق من العصي الطويلة (enceinte de perche)، يصعب على الأسماك التي تدخلها الخروج منها<sup>٣</sup> مع العلم أن ابن حوقل لم يشر بهذه المناسبة إلى تسمية الزروب المعروفة في أماكن متعددة، كما يقول Vonderheyden<sup>٤</sup> بل استعمل عبارة "حظائر يزربونها"، وقد أطلق الحسن الوزان تسمية الأشبرس (Spares) على أهم سمك كان يصطاد هناك موضحا بأن

هذه التسمية ليست لاتينية ولا بربرية ولا عربية<sup>21</sup> ومما ذكره الإدريسي (ق 6هـ / 12م) في نفس الموضوع، أي الصيد في صفاقس، أنه كان يمارس "بضروب حيل"<sup>22</sup> أي بتقنيات خاصة.

ولم تزودنا المصادر العربية، مع الأسف الشديد بمعلومات من شأنها أن تبين لنا طرق الصيد ولا أنواع الأسماك التي كانت تشكل الغذاء الرئيسي لسكان رباطات جبل أدار، جنوب تونس<sup>23</sup>، والمنستير، بين سوسة والمهدية، وشقانص، بين المنستير والمهدية<sup>24</sup> باستثناء سمك يسمى "حوت قلفط" اشتهر على ما يبدو في المنستير<sup>25</sup>.

وينفرد صاحب كتاب الاستبصار (ق 6هـ / 12م) بالقول : إن الحوت يتوالد في البحر ثم يفادره صغيرا، لا يتعدى قدر اللوزة إلى بحيرة بنزرت ليكبر فيها، وعندما يأتي وقت سفاده وولادته (تكاثره) يعود من حيث أتى، وهناك يترصده الصيادون، عند خرج البحيرة ويصطادونه<sup>26</sup>، وهذا يدل على أن الصيادين آنذاك كانوا منبتهين إلى أن فترات السفاد والولادة أي التسرئة (Fraie) مهمة جدا للصيد.

وكانت هذه الظاهرة تتسبب إما في اختفاء مؤقت لأسماك الشواطئ التي تبعد عنها وإما بتوافد أنواع مختلفة، في أوقات معينة من السنة، فينتهز الصياد تلك الفرصة ويتربص بها للحصول على غنائم مثمرة منها، فمشاهدة تلك العادات هي التي جعلت الصيادين يعدون لها مصيديات ثابتة، في البحيرات، ومعرفتها تعطي الصياد



المجرب إرشادات عن مرورها وعن ندرة بعض أنواعها، وعن الوقت الملائم لصيد أفضل العينات، قبل التسرنة<sup>24</sup>.

ويبين Fagnan E. مترجم كتاب الاستبحار إلى الفرنسية، أن هناك خلافاً، بين نصين معتمدين في ترجمته وهما النص الذي اعتنى بطبعه Kremer A. ومخطوط الذي اعتمد عليه هو، إلى جانب نص ط. Kremer : ففي حين ورد في الأول، فيما يخص الصيد ببحيرة بنزرت : "فيصاد بالنقارة كما يصاد الحمام"، ورد في مخطوط "A" "فيصاد في المجد ( au seuil ) الذي بينهما، أي بين البحر والبحيرة، ومنه ما يصاد بالنقارة"<sup>25</sup>، ويرجع A. Fagnan ما ورد في مخطوط وعلى أساسه كانت ترجمته، ولم يأخذ بنص Kremer الذي يربط عملية الصيد بالنقارة، في كل الحالات، حتى عند "المجد".

مع العلم أن نص Kremer يتفق عموماً مع مضمون ما أورده كل من البكري والزهرى، حيث يذكر الأول أن الصيد يأتي "بحوت يقال إنه أنثى الصنف المعروف بالبوري ثم يتبعها بشبكته" ليخرج ما شاء من السمك<sup>26</sup> ؛ ويعلق Vonderheyden عما جاء في قول البكري من أنه عندما يأتي التجار إلى الصياد لشراء السمك يطلب منهم أن يحددوا نوع وعدد الأسماك التي يريدونها ليصطادها لهم موضحاً أن ذلك يبدو متناقضاً مع المعلومات التي تفيد بوجود صنف واحد في البحيرة، في الشهر الواحد، لا غير<sup>27</sup>.

ويذكر الناس، أي الزهري، أن الحوت في هذه البحيرة يصاد بالمقار، وهي تسمية تطلق على أنثى أي نوع من الأنواع التي تظهر بها منه. فيوثق منها عدد في السنانير والاختياط ثم يلقي بها في البحر ليجتمع عليها الحوت، وعندها يرمي الصيادون عليها صراريح (شباكاً) ويأخذوا منها صميات كثيرة<sup>11</sup>.

والملاحظ هنا أن نص ط. Kremer لكتاب الاستبصار يوفق بين ما أورده المصدران السابقان، ويضيف معلومات جديدة، منها : أن الحوت يصطاد، عند خروجه من بحيرة بنزرت إلى البحر الأبيض المتوسط وأنه يصطاد بالنقارة أو النقازة ♦ كما يصاد الحمام، والنقارة، حسب رأيه هي أنثى حوت البوري، وهو هنا يتفق مع البكري ويختلف مع الزهري ثم يشرح أخيراً كيفية الصيد بها : إذ يكون ذلك بربط خيط في خرص ♦ وثيق في شفتها ويلقى بها في البحر لتسير ويتبعها الصياد بزورقه وشبكته، وعندما تدور عليها الذكور يرمي عليها الشبكة، ويُخرج ما تيسر ثم يعيد الكرة إلى أن يكتفي<sup>12</sup>.

وقصة الصيد بطريقة النقارة، حسب Vonderheyden، ليست خرافية لدرجة كبيرة، إذ ما يزال صيد الحبار يتم حتى الآن بنفس الطريقة المسماة "الصيد بالأنثى"<sup>13</sup>.

ويختلف ابن زنبل عن كل هؤلاء بقوله : يحكى أن إناث الحوت تظهر كل شهر، ولما يجتمع حولها الذكور يلقي الصيادون

عليها شباكهم فيصطادون كميات كبيرة . ويتضح وجه الخلاف هنا في كون التفاف ذكور الحوت حول أنثاه يحدث ، حسب هذه الرواية تلقائيا لا دخل للصيادين فيه على عكس رواية المؤلف المجهول ، ويختار Vonderheyden من كلام هذا الأخير "فيصاد في المجد (Seuil) الذي بينهما (أي بين البحر والبحيرة) ومنه ما يصاد بالنقارة" فيترجمه كما يلي : "on prend surtout le poisson au seuil qui sépare la mer du lac de Bizerte" أي "فيصاد السمك ، على الخصوص ، في المجد الذي بينهما" بمعنى أنه أضاف في ترجمته كلمة "على الخصوص" (Surtout) مما يؤدي ، ولا شك إلى تغيير المعنى الذي يقصده صاحب النص الأصلي.

المهم أن المقصود من هذا الكلام ، حسب Vonderheyden ، هي المصيدة (La bordique) أي ما أسماه ابن حوقل بالحظائر المزربة ، وما أطلق عليه هو الزروب ويرى أن مصائد الأهالي الحالية ، كما وصفها grivel ، تبدو أكثر تطورا بالنسبة لمثيلتها في العصر الوسيط ، وأن تسميتها تتغير ، من منطقة إلى أخرى : وتنتشر زروب الأهالي (Indigènes) بصفة خاصة في مناطق جربة وصفاقس وقرقنة وبحيرات : بنزرت وإشكال وتونس<sup>36</sup>.

ويطلق تسمية الزروب ، في الطرف الآخر من السواحل المغربية ، صيادو تطوان ، على آلة شبيهة بزروب ابن حوقل والوزان ، أكثر مما هي شبيهة بالزروب التونسية ، إذ يفيد Joly M. ، حسب

Vonderheyden ان سكان تطوان يصطادون الشابل والبوري .  
في النهر ، بزروب مثبتة ، عند مخرج حفرة في مجرى الوادي :  
ويدخل رجل قبلها (a l'antout) ويحدث ضجيجا فيطرد الأسماك نحو  
الخلف (L'Aval) .

ويمكن التقريب ، في نظر نفس المؤلف ، بين الصيد بالزروب  
والصيد بالبشكير الذي يمارس ، حسب Brunot M. في الصورة  
(Mogador) "حيث يبنى جدار على قعر (fond) منبسطة ، من حجر  
جاف (sèches) يغطيه مد البحر (Marais haute) كلية . - وعند حدوث  
المد تقدم الأسماك نحو الأرض ، خلف الجدار ، وعندما يتراجع البحر  
أي عند الجزر يتسرب الماء بين الأحجار ، وتبقى الأسماك مأسورة .  
دون ماء ، في أغلب الأحيان ، بين الجدار والشاطئ" .

ويتساءل Vonderheyde عما إذا كانت هذه الطريقة معروفة  
في نهاية (au fond) خليج قابس ، وفي نواحي طرابلس ، على الرغم  
من أن المدو الجزر ، هناك ، أقل حساسية منه في المحيط الأطلسي  
بدرجة كبيرة

مع ملاحظته بأن السكان المجاورين لساحل طرابلس الذين  
كانوا قديما عند نهاية سيرت الصغرى ، في عهد سترابون (Strabon)  
يحتقرون الشباك والرمح ، ويفتخرون بأنهم ينتظرون وقت انخفاض  
ماء البحر ، بعد مدة : للانطلاق خلف الجزر ، والقبض بسرعة فائقة ،  
على الأسماك مباغته ، فوق الرمل المكشوف ، وهي تحاول الوصول

إلى الماء، ويتساءل Vonderheyden أحياء، عما إذا كانت الأحياء،  
اللاحقة قد تخلت عن ممارسة صيد مربح لهذا الحد، أم أن نظام المد  
والجزر قد تغير، بدرجة كبيرة، منذ عهد سنغابور.

في شأن صيد المرجان (La corail)، أوردت المصادر أنه سيان  
يتم عادة صيفا، من شهر مايو إلى شهر أكتوبر، وهو مستمر طوال  
السنة، لكن في هذه الحالة، ينبغي أن يأخذ الصيادون في الحسبان  
الوقت وحالة البحر الذي قد يعيق حركة الصليب المستخدم في  
الصيد<sup>41</sup>، ويقدر ابن حوقل (ق. 4 هـ / 10م) عدد القوارب التي وكانت  
تستخدم، غالب الأوقات، في إثارة (إخراج) المرجان بخمسين قاربا  
وأكثر، ويصعد على متن كل قارب حوالي عشرين رجلا<sup>42</sup>.

وقد حاول المقدسي وصف طريقة استخراجها من البحر  
فذكر أن العاملين في هذا الحقل يلقون على صلبان من خشب شينا  
من الكتان المحلول ويربطون في كل صليب حبلين، يأخذهما  
رجلان، يرميان الصليب في البحر، في حين يشرح النواتي (rameur  
de corail) في الدوران بالقارب، ولما يتعلق الصليب بقرن المرجان (banc  
de corail) يجذبونه فيخرجون ما تتراوح قيمته ما بين عشرة آلاف  
وعشرة دراهم<sup>43</sup>.

ويذكر صاحب كتاب الاستبصار أن البحارة يلقون على  
الصلبان جرّات (bourse) الكتان أو القتم (Chanvre) ويثقلونها  
بمراس (Ancres) ليلقوا بها في البحر، ويمشون بالزوارق فيسحب ذلك

الكتان على قعر البحر ويكسر ما اعترض طريقه من مرجان ويتعلق بعضه في ذلك الكتان فيأخذونه. ويضيع بعضه الآخر في البحر. وهناك من ليس له، من الناس، حرفة سوى استخراج<sup>41</sup>.

وهناك طريقة تقوم. حسب الإدريسي. على اصطياد المرجان بالآلات (ouils) ذات ذوات (mèches) كثيرة من القنب. وتدار تلك في أعلى المركب فتلتفت الذوات (الخيوط) على نبات المرجان القريب منها. وعند ذلك يجذبه ركاب القارب إلى أنفسهم مستخرجين الشيء الكثير منه مما يباع بالأموال الطائلة<sup>42</sup>.

وقد أضاف القزويني بعض التفاصيل، فيما سجله، عما حكام له شاهد. عن كيفية استخراج المرجان. منها أن طول كل خشبة من الخشبتين اللتين يتخذ منهما الصليب، ذراع واحد. وبعد صنع الصليب يشد فيه حجر ثقيل ثم يوصل بحبل. ويلقى فوق منبت المرجان بالبحر حتى ينتهي إلى (قعره) قراره ويوجه القارب يمينا وشمالا وممستديرا ليتعلق المرجان في ذوات الصليب. وعندها يُقْتَلَع بقوة<sup>43</sup>.

وكان العاملون في حقله يجنون. حسب ابن حوقل، أرباحا طائلة جعلتهم يكثرون الأكل والشرب والخلاعة. وقد كانوا يتعاطون نبيذ العسل فيسكروهم كثيرا ويسبب لهم صداعا أشد من صداع نبيذ الذرة وغيره من الأشربة<sup>44</sup>.

وقد منع حكام تلك النواحي حق صيد المرجان إلى شركات أوروبية منذ فترة مبكرة. رغم أن سكانها لم ينظروا إلى هذا الأمر

بعين الرضى، وعند القرن الثاني عشر الميلادى (1100م) والثالث عشر أخذ البنادقة يصطادونه ثم تلاهم الجنوبيون، وفي سنة 1786م تعرضت مرسى الخرز لقارة قام بها عليها (Luna Rope) وبعدها انقطعت المعاملات بين الطرفين<sup>4</sup>.

وينقل Vanderheyden عن Petaud، من كتاب تاريخ بحارة أسطورة مفادها أن السلطان الحمادي الناصر، مؤسس بجاية، نازل عن العرش لصالح ولده المنصور ثم اختفى ليلا، وذلك لأن الوالى، سيدي تواتي، أظهر له ذات يوم، من خلال ثقب برنوسه، أثناء جولة في قارب، مدينة بجاية، وهي ممزقة مخربة، (تجسيد مسبق لسقوطها القادم)؛ واستمر البحث عنه مدة أربع سنوات، وفي النهاية عثر قارب صيد، صدفة، ذات يوم بجزيرة جريبية (جزيرة البنادقة) على زاهد عارٍ تقريبا، نحيل الجسم، هو السلطان نفسه، وكان قد عاش تلك المدة كلها في تلك الجزيرة على السمك، إذ كان كلما غطس يده في البحر تعلقت سمكه بكل أصبع من أصابعه، واستمرت إقامته هناك إلى أن توفى<sup>5</sup>.

وقد يتساءل المرء عن الأسباب التي جعلت Vanderheyden يكلف نفسه رواية هذه الأسطورة في بحث من المفروض أن يكون علميا ؟

والإجابة عن مثل هذا التساؤل بسيطة للغاية، إن الفرض من ذلك هو استنتاج فكرة تهكمية مفادها أن بعض الشخصيات، من أصحاب الخطوة السماوية، لم يكونوا في حاجة إلى آلات صيد...

وبالنسبة لأغلبية البشر فلا يكفي غطس اليد في الماء لأخذ السمك وإنما يتطلب الأمر آلات لذلك<sup>40</sup>.

وجاء بكل هذا لغرض تدعيم فكرته التي لخص بها بحثه وهي أن "بساطة (Rudicité) الآلات حالت دون القيام بعمليات صيد واسعة النطاق وأن الاصطياد لم يكن يتم في عرض البحر بل كان يتم غالبا، على الشاطئ، وخاصة في زوايا المياه الراكدة والأعماق البسيطة والبحيرات الشاطئية (باستثناء صيد التن بالمضربة (Madrague) والرماح (harpon) : وأن الآلات الرئيسية المستعملة هي خيط ذو سنارة (ligne)، بالقصبة أو بدونها، وشبكات بسيطة (Rudimentaire)، وقد خصصت مكانة معينة لصيد الزروب، سواء في الأودية أو في البحيرات الشاطئية (lagunes) أو في الخلجان الصغيرة المحمية"<sup>41</sup>.

غير أن Vonderheyden كما يلاحظ اكتفى بالتوقف، في هذه الأسطورة، عند الجانب الذي يخدم فكرته وقد خفي عليه أو أهمل جانباً آخر لا يخدمها، ويتعلق الأمر بقارب الصيد الذي عثر على السلطان بجزيرة البنادقة والذي يمكن أن يقوم دليلاً على ممارسة الصيد، في عرض البحر، وليس فقط في الأماكن التي عدّها Vonderheyden والموضوع ما زال في حاجة إلى بحث، ولعل مبرر قلة المادة فيه يعود إلى كونه كان يتم بعيداً عن أعين الناس، ومن بينهم المؤرخون والجغرافيون، وقد يقتحم الآثريون هذا المجال في المستقبل ويساهمون في توضيح هذا الجانب التاريخي الحضاري المهم.



ويفيد الوزان أن سكان مدينة باديس يعتمدون في عيشهم على  
السردين بالدرجة الأولى وأسمك أخرى معها. وكان الصيادون  
يصطادونها بكثرة لدرجة أنهم كانوا يحتاجون إلى مساعدات بعض  
الأشخاص لإخراج شبابهم من البحر. لهذا كان فقراء الناس  
يتوجهون عادة، كل صباح إلى الشاطئ لمساعدتهم في مقابل أن  
يحصلوا على نصيب وافر من السمك يأخذونه ويوزعونه على كل  
الذين يوجدون بعين المكان<sup>51</sup>.

ويتفق كل من الزهري وابن زنبل على أن سمك التن يصطاد،  
عند أول خروجه ببلاد الأندلس، وفي جزيرة كريت التي تصل إليها  
رحلته. وفي أول يونيو يعود إلى مكانه، مروراً بمضيق جبل طارق.  
فيصاد عند طرف الفخ، وهو طرف جبل طارق أو جبل الفتح. ويصاد  
ما دخل منه في جوز (خليج) مريلة ومليلة بالشيباك، وما خرج منه  
على طرف الفخ إلى ساحل المغرب يصاد في المكان المسمى تاعمان  
أو منتاز، من عمل سبتة؛ وأما ما شق منه على وسط المضيق، شرق  
جزيرة طريف، فلا يتمكن منه بل يعود من حيث أتى، ولا يغادر  
مكانه إلا في نفس الشهر من السنة الموالية<sup>52</sup>.

أما طريقة صيده فزيادة عن استخدام الشباك التي يتحدث  
عنها المصدران السابقان فإن الإدريسي يشير إلى استخدام رماح لها  
في أسننها أجنحة بارزة تتشب (ترشق) في الحوت ولا تخرج. وفي  
أطراف عصيها شرائط (حبال) طوال من القنب، ومهارة صيادي

سببة بالرمح لا مثيل لها<sup>33</sup> : ويعتقد Vonderheyden أن هناك طريقة صيد تتطلب نزهة صغيرة في عرض البحر، لا بد وأن تكون قد عرفت، على الرغم من أن المصادر لا تتحدث عنها بصراحة : إنها المضربة (La madrague)، وهي عبارة عن شبكة معقدة إلى حد ما، ومفصلية، وتنصب عموديا على الشاطئ (rivage) لتوقيف مرور الثن، وقد تكون طريقه قديمة جدًا، لأن الثن كان يصطاد في فترة التاريخ القديم وخاصة في منطقة صقلية، أثناء رحلته نحو الشرق للتسرة، حيث يقترب كثيرا من الشواطئ (من 700 إلى 1500م)، وقد قدر عدد أسماك الثن المصطادة في مضربة مدينة بنزرت سنة 1846 بأربعة إلى خمسة آلاف سمكة سنويا، والآلات التي ما زال الصيادون يعملون بها، وعادات الحيل المرتبطة بها، لا يبدو أنها تغيرت منذ قرون<sup>34</sup>.

ويلاحظ نفس المؤلف أن كلمة Madrague الفرنسية مأخوذة من almadraba الأسبانية المنبثقة عن المضربة العربية، وتعني مكان الضرب، إذ أن الأسماك، عندما تستدرج إلى ما تطوله يد الإنسان من الشاطئ تتعرض للضرب بكل قوة الذراع (à tour de bras) بالفروس (haches) وسرعان ما تغطي الشاطئ جثث دموية مثلما يحدث في معركة شنيعة<sup>35</sup> كما يُضرب أيضا عن بعد، مثلما ذكر الإدريسي.

ويرى M. lombard أن الصيد كان يمارس إما بالرمح (harpon)، كما يحدث في أياونا بمضيق صقلية، وإما بالمضربة أي

محمود من الشباك الثابتة، توجه إليها أسراب التن وتسمى هذه الشباك (Lomana) حالها في صقلية، والمضربة عبارة عن قفة. على سبيل مازوراب (bouteilles) دوات أعناق (goulots) ضيقة<sup>١٢</sup>.

وتمتد الزهري واس زنبيل أيضا على القول من أنه : ليس في البحر حوت، أسمن ولا أطيب من التن، ولا يعرف لماذا يذهب الأول إلى القول إنه "لا يؤكل في معمور الأرض طريا إلا في الأندلس" ويضيف الثاني إلى الأندلس المغرب "قرب سبتة" مع أن المصدرين يتفقان على أنه كان يصطاد بكثرة في جزيرة إفريطش (كريت)، على سبيل المثال، وهل يعقل أن يصطاد بكثرة في مكان ما ولا يؤكل منه طريا ؟

### صناعة تمليح الأسماك وتصبيرها

كانت بلاد المغرب، في فترة التاريخ القديم ورشات (fabriques) التمليح (Tarikhefai)، إذ أن رحلة سيلاكس ( Séylax ) أشارت إلى ذلك، عند مدخل بحيرة البيبان، جنوب تونس، حيث كان على الساحل الغربي من سرت الكبرى مكان يسمى مدينة الملاحات (Maqom Malehat) ، كما كانت هناك ملاحات في المنستير (Monastir) وفي رأس قبودية (capoudia) بقابس وليدة، وكانت قرطاجة تستقبل أسماك معلوحة، قادمة من قادس (cadix) في أوعية (vases)<sup>١٣</sup>.

وقد استمرت هذه الصناعة قائمة في جهات مغربية كثيرة : إذ يتفق أبو عبيد البكري مع صاحب كتاب الاستبصار في حديثهما

عن نصيبير أو تمليع كل أنواع الأسماك التي كانت تصطاد حسب رأي الأول من بحيرة تونس، وهي اثنا عشر نوعاً، يظهر كل نوع منها في شهر معين من الأشهر الأعجمية (ميلادية) ثم يختفي ليظهر في السنة الموالية. مع ملاحظته أن السمك المصنع يبقى سنوات صحيح النجس، أي لا يتغير لونه ولا طعمه<sup>١٢٠</sup> مما يدل، بدون شك، على إتقان تلك العملية وهو يقوم دليلاً، بطبيعة الحال، على نضج التجربة.

أو أن كل نوع من تلك الأنواع كان يُصاد، حسب رأي الثاني، في بحيرة بنزرت<sup>١٢١</sup>، المهم أن لحومها كانت تصير، وتبقى، في رأيه، لذينة الطعم. لسنوات عديدة وتصدر إلى جميع مناطق إفريقية وخاصة إلى مدينة تونس. مع ملاحظة أن غلتها كانت عظيمة<sup>١٢٢</sup> أي أن مردودها كان كبيراً وكل نوع منها، إذا خرج في شهره يكون طيباً سميناً<sup>١٢٣</sup>. وقد بلغ نصيب بيت المال، أي الضريبة التي تفرضها الدولة على الصيادين بتلك البحيرة، في عهد القرويني (ق7هـ / 13م) اثني عشر ألف دينار سنوياً<sup>١٢٤</sup>. كما كانت في عهد ابن ونبيل (ق10هـ / 15م) حراسة خاصة تابعة لأمير تونس، تقيم قرب البحيرة، ومهمتها جمع نصيب بيت المال من عائدات صيد الأسماك<sup>١٢٥</sup>.

ولم يكن البوري الذي يصطاد من بحيرة درنة التابعة لولاية باجة، حسب كل من البكري وصاحب كتاب الاستبصار، يوجد في مكان آخر، حيث يمكن إخراج عشرة أرطال شحم وأكثر من حوت واحد منه، إذا كان كبيراً<sup>١٢٦</sup>، وكان أهل تلك النواحي

يستعملون ذلك الشحم في مصابيحهم<sup>68</sup> كما كان هذا البوري أيضا يحفظ في العسل، ويرسل إلى الخليفة الفاطمي عبيد الله المهدي في كل من القيروان والمهدية فيضله طريا، حسب البكري<sup>69</sup> الذي لم يتحدث، كما لم يتحدث غيره من أصحاب المصادر العربية، عن حالات أخرى لحفظ الحوت في العسل، عكس ما ذهب إليه عز الدين أحمد موسى من أن السمك كان "يحمل.. إلى المناطق الداخلية طريا، محفوظا في العسل أو مجففا"<sup>70</sup> مع العلم أن تكلفة الحفظ في العسل، لا شك، وأنها كبيرة جدا لدرجة يصعب على المستهلكين تحملها.

ولا تتحدث المصادر أيضا عن تعليج الأسماك أو تصبيرها بيجاية. في هذه الفترة، ولكن ما نقله Vonderheyden عن Maslatrie<sup>68</sup> من أن الأسماك المملوحة كانت، حوالي 1350م، ترسل، من سواحل بلاد البربر (بيجاية)، إلى أوروبا، يوحى بأن هذه الصناعة كانت موجودة قبل ذلك هناك، وقد كان منتج السرة البربرية (La Sorra de Barbarie) يحظى بتقدير خاص من الأربيين، وهو عبارة عن بيض التين المملوح وأمعائه؛ وهناك احتمال كبير أن يكون كافيار بيض البوري (caviar d'œufs de mulot) معروفا بيجاية آنذاك، فهذه المادة (substance) تسمى Boutargue وهي كلمة مأخوذة من كلمة بطارخ العربية، ويسمى أيضا poutargue<sup>69</sup> وتطلق كذلك على مبيض (Ovaire) التين<sup>70</sup>.

ومع أن عملية الصيد كانت مزدهرة في كثير من الأماكن الواقعة غرب بجاية إلا أنه ليس هناك ما يشير إلى وجود صناعة لتصبير أو التمليع بها، رغم أن سكان مدينة تادلس (دلّس)، بصفة خاصة، كانوا كلهم، كما رأينا، يصطادون حوتا كثيرا بأنشبات. عادة، حتى أنه لا يَكُن يباع أو يُشترى، لكثرة، فيعطي مجانا لمن يرغب فيه وعلى العكس من ذلك فإن مدينة باديس (Bédiz) التي يعيش سكانها، حسب نفس المصدر، على السمك، تصدّ إثنى أسماك أخرى، كانوا يملحونها ويبيعونها بها إلى الجبال.

وكان يسكن مدينة ترغة، الواقعة على خمسين ميلا، شرق مضيق جبل طارق، صيادون تعودوا على تمليع السمك المحصطاد وبيعه لتجار الجبال ليحمل برّا إلى مسافة عشرين ومائة ميل (200 كلم) تقريبا إلى أن حال تلك المدينة أخذ يتدهور منذ أن احتلها البرتغاليون سنة 1502م.

ومما أفادنا به القزويني أن يهود سبتة، كانوا يقددون سمك موسى (La Sole) ويحملونه إلى الأماكن البعيدة للهدايا، كما كان سمك الثن يبيس (يجفف) ليُدخّر، ويصدر إلى سائر بلاد المغرب وإلى سائر البلاد بأوفر ثمن في زمن العنب والتين.

ويصطاد بوادي سيو، حسب صاحب كتاب الاستبصار، سمك الشابل (L'aloce) الذي يصعد إلى منبعه بجبل وارتين أو يقترب منه وهذا الوادي هو نفسه وادي المعمورة، حسب ابن سعيد المغربي

الذي يقول إنه يتواجد، عند اختلاط الماء المالح بالحلو، أي عند مصبه، مضافاً أنه يصدر إلى جميع الأقطار<sup>73</sup>.

وكان صيد المرجان مصدراً معتبراً للثروة، في بعض نقاط السواحل الجنوبية من الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، إذ كان يستعمل كحلي للسيدات منذ العهد الروماني، أيام بليبيوس، كما استخدمه صيَّاغو العصر الوسيط استخداماً واسعاً، وكانت ترسل منه كميات كبيرة لبلاد المشرق كي تصنع به السبحات، على سبيل المثال<sup>74</sup>.

ويفيد ابن خرداذبه (نهاية القرن التاسع ميلادي) أنه كان يصدر "من عمق بحر الروم، المجاور لبلد الافرنج، السبد (Le sched)، وهو الجوهر المعروف عادة باسم المرجان"<sup>75</sup> ويذكر المقدسي أن المرجان كان يُجلى، بعد استخراجِه، بأسواق، في ورشات خاصة ثم يباع جزافاً (جملة) وبرخص<sup>76</sup>.

وكانت لبعض التجار، من مختلف الأقطار، أموال عند سماسرة متخصصين في شراء المرجان، وبيعه<sup>77</sup> كما كان البعض الآخر يستأجرون أهل نواحي القالة على استخراج المرجان أي صيده<sup>78</sup>.

وكان يصدر إلى جميع بقاع العالم، المعروفة آنذاك، وهو انفق (أغلى) شيء في الهند والصين<sup>79</sup> والمرجان الذي كان مطلوباً أكثر هو الأحمر لكن الأسود والأبيض يصنعان أيضاً<sup>80</sup>. ويشير الإدريسي إلى وجود سوق (ورشات) بسببة لتفصيل المرجان وحكه وصنعه خرزاً

(Joyaux) وثقبه وتنظيحه، ثم يسافر به إلى مختلف الجهات، وبالأخص غانة وجميع بلاد السودان، حيث كان يستعمل بكثرة<sup>86</sup>.

وكان لسلطان المغرب، حسب ابن حوقل، "أمناء" يراقبون حصيلة ما يستخرج من المرجان، وناظر كان من بين مهامه "ما يلزم مما يخرج من هذا المعدن"<sup>87</sup>؛ ويقدر البكري جباية مرسى الخرز بعشرة آلاف دينار<sup>88</sup> غير أن القزويني، فيما بعد، ذكر أن ليس للسلطان فيه حصة<sup>89</sup>.

فصيد الأسماك إذا كان ممارسا في أماكن كثيرة من سواحل بلاد المغرب المتوسطة، وكانت صناعة التمليح والتجفيف قائمة في جهات كثيرة من هذه المنطقة منذ العهد الفينيقي مما ساعد على تصدير عدة أنواع من الأسماك إلى المناطق الداخلية وحتى إلى خارج حدودها، وبالأخص المرجان، بعد تصنيعه، ويمكن القول، أخيرا، أن المعلومات التي زودتنا بها المصادر العربية، رغم قلتها، استطاعت أن تقدم دليلا كافيا على ازدهار حرفة الصيد، بين سكان السواحل المغربية من عرب وبربر، في العصر الوسيط، عكس ما ذهب إليه بعض الباحثين الأوروبيين، وعلى رأسهم Venderheyden.



- (1)- La pêche sur les côtes barbaresque au M. Âge, P.3
- (2)- Id
- (3)- op. cit., pp.3-4
- (4)- Vonderheyden, Op. cit.p.4
- (5)- Ibid., pp.4-5
- (6)- L'Afrique Blanche, T.1, l'Afrique du Nord, Presses Universitaires de France, Paris 1964,P.459
- (7)- Histoire économique du Maghreb, Handbuch der orientalistik, Erst PP.210-211
- (8)- la pêche et la vie maritime au néolithique en Afrique du nord, Bulletin d'Archéologie marocaine, T.III, 1958-1959, P.15
- (9)- Sowille G., op. cit., P.15.
- (10)- Ibid., p.17
- (11)- Id,note5.
- (12)- doumenge M. F. : Problème de la pêche en Méditerranée occidentale, Bulletin de l'association de géographes Français, n°=276-277 Juin- Juillet 1958,P.7
- (13)- Ibid., pp. 7-8.
- (14)- op.cit, p.8
- (15)- Ibid., p.6
- (16)- op. cit.,pp.19-20
- (17)- Ibid,p.20,note1
- (18)- Léon L'African J. : Description de l'Afrique, Traduit de l'italien par A. Épaulard et annoté par A. Épaulard et autres, nelle ed. paris 1980,T.2, pp.399-400.
- (19) - صورة الأرض، ط، بريل 1967، ص 71.
- (20)- Vonderheyden : op.cit.p.22
- (21)- op.cit., pp.22
- (22)- Description de l'Afrique ,T.2, p.394
- (23) - المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق للادريسي، حققه ونقله إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، الجزائر 1983، ص142 : الترجمة الفرنسية، 130.
- (24) - أنظر البكري : المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، ط بغداد، ص 84.

- (25) - أنظر ابن حوقل : المصدر السابق، ص 71 : الوران (p.391) (op.cit. p.391)
- (26) - أنظر المالكي : رياض النفوس في طبقات علماء القرويين وزهادهم وعبادهم ونساصكهم وسير من أحبارهم وفضلائهم وأوصائهم. بشره حميد مؤنس، القاهرة 1951، ج.1، ص 422 فما بعدها
- (27) - مؤلف مجهول : كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، بشر "نصر العربي" Ahmed de Kremer، ط، فيينا 1852، ص 16
- (28) - أنظر Bourr A : Le pêche sur les côtes septentrionales de la Tunisie, presses universitaires de France, Paris 1956, p.24
- (29) - أنظر : I. Afrique septentrionale au XIle siècle de notre ère, description : extraite du Kitab Istihsar traduite par E. Fagnan, constantine 1900, p.27; note1
- (30) - البكري : المغرب، الترجمة الفرنسية Macquelin de Slane : Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeid el-Bekri, Paris 1965, P.123.
- (31) - op.cit. p.24
- (32) - كتاب الجغرافيا، تحقيق اسماعيل العربي، الجزائر 1982
- (\*) - كتبت النقارة في ط Kremer والنقارة في مخطوط "A" (E. Fagnan : op.cit.p.27, note1) وكتبت النقارة في نص الزهري (Id) مما يرجح الصيغة لصالح استعمال كلمة النقارة.
- (♦♦) - كتبت هذه الكلمة في نص Kremer خرثر، وكتبت جرثر في مخطوط "A" غير أن Fagnan يرى أنه بالإمكان التفكير في كلمة خرص وتعني عصا (Baton) أو ساقا (tige) (op.cit.p.27, note2)
- (33) - مؤلف مجهول، ص 14، الترجمة الفرنسية (E. Fagnan : op.cit.p.27)
- (34) - op.cit. p.24
- (35) - extraits relatifs au Maghreb, trad. de l'arabe et annotés par E. Fagnan, Alger 1924, texte arabe, p.55
- (36) - op.cit. p.22
- (37) - op.cit., pp. 22-23.
- (38) - Ibid., p.24
- (39) - Ibid., pp.24-25
- (40) - A. Burzel : op.cit., p.27

(79) - انظر 24 : 25 - Vanderheyden

(80) - انظر مرة أخرى : 24 : 25 - Vanderheyden : انظر

op. cit. p. 27

(81) - Al - Muqaddasi : op. cit. texte & carte : 4 et 51 : 52 : 53

(82) - صورة الأرض ص ٢٤

(83) - نفروسي : انظر البلاد ص 261

(84) - مؤلف مجهول : انظر : ص ١٠٠ : الترجمة الفرنسية

l'Empire op. cit. pp 28-29

(85) - Vanderheyden : op. cit. p. 32

(86) - المغرب العربي : 129 : الترجمة الفرنسية : محمد حجاج صادق، ص 165

انظر 31 : Vanderheyden : حسب Mauny : فقد كان بصير حاملا الى

بلاد السودان أيضا : Tableau géographique de l'Afrique au Moyen - Age

d'après les sources écrites - la tradition et l'archéologie mémoires de l'institut français

(de l'Afrique, No 6, Dakar 1961) p. 171

(87) - صورة الأرض ص ٢٤

(88) - المغرب ص ٢٤

(89) - انظر البلاد ص 261

# التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة

أ.د. عبد الواحد ذنون طه  
عميد كلية التربية/جامعة  
الموصل

التجارة بين سواحل شمال أفريقيا وشبه الجزيرة الأيبيرية تعود إلى عهود ساحقة سبقت انتشار الإسلام في هاتين المنطقتين من العالم. فالموانئ المنتشرة على سواحل الشمال الإفريقي، كانت في الوجود ومنذ قرون كمنافذ للتجارة الصحراوية على البحر المتوسط.<sup>(1)</sup> وتتوفر في مواردنا التاريخية والجغرافية الخاصة بالمقصود الوسطى معلومات وفيرة عن حركة التجارة في هذه الموانئ. وارتباطها بالتجارة الداخلية. ولعل من أهم الموارد الأساسية التي يمكن الاعتماد عليها في إعطاء صورة عن التبادل التجاري بين الموانئ الجزائرية والأندلس في القرنين الخامس والسادس للهجرة. هي الموارد المعاصرة، التي سجلت حركة هذا النشاط. ويأتي في مقدمتها، كتاب: المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، لأبي عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري،<sup>(2)</sup> الذي صنّفه سنة 460هـ/1067-

1 Basil Davidson, *Africa in History*, London, 1968, p.47

2 وهو جزء من كتاب الممالك والممالك، نشر البارون دي سلان، الجزائر، 1857.

1008 وهو يعتمد مصادر متقدمة. مثل محمد بن يوسف الوراق، وغيره من المؤرخين والجغرافيين المتقدمين<sup>(1)</sup> ولكنه يقدم الكثير من المعلومات المستقاة من الأوراق الرسمية الموجودة في دواوين قرطبة<sup>(2)</sup> ويأتي محمد بن محمد بن عبد الله الإدريسي (توفي سنة 562هـ/1166م) بالمرتبة الثانية في كتابه : **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**.<sup>(3)</sup> الذي يشير إلى التغيرات التي حدثت في الحياة الاقتصادية، لاسيما طرق التجارة، نتيجة للغزو الهلالي، والاحتلال النورماني، لبعض السواحل من شمال أفريقيا، وكذلك لقيام دولة المرابطين. ويأتي بالمرتبة الثالثة، المؤلف المجهول من القرن السادس الهجري، في كتابه : **الاستبصار في عجائب الأمصار**،<sup>(4)</sup> الذي صنّفه سنة 587هـ/1191م. ويبدو أن هذا المؤلف المجهول قد عمل في دواوين دولة الموحيدين، وهو على الأغلب يُعيد معلومات البكري، لكنه كان حريصاً على ذكر ما أُستُحدث في الزراعة والصناعة، والطرق التجارية أيام الموحيدين.<sup>(5)</sup> ويمكن استخلاص معلومات أخرى عن

1 ينظر : عبد الواحد ذنون طه، "نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف الوراق"، مجلة البحث العلمي، العدد 38، السنة 23، الرباط، 1988 : 82

2 ينظر : سعد زغلول عبد الحميد، تاريخ المغرب العربي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1979، 30، 52.

3 لقد تم اعتماد النشرة الموسومة بـ : **المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق**، حققها ونقلها إلى الفرنسية، محمد حاج صادق، باريس، 1983.

4 نشر بتحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، ط2، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1986.

5 يقارن : عز الدين أحمد موسى، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، بيروت، دار الشروق، 1983 : 25-26.

بعض نفاحه تفرغية، مثل معجم البلدان، تيفوت الحموي (توفي 28هـ/1291م)، والروض المغطار، محمد بن عبد الله الحميري، (توفي نشر تفرغية) أربع عشر ألفاً (توفي 1631هـ/1243م)، وعدد آخر من المصادر والمراجع التي تشير إليها في بحث.

كانت تونس الجزائرية تقع فيما يُعرف بالمغرب الأوسط، أي كان بدوره جزءاً من المغرب الكبير بانقسامه الثلاثة : الأدنى والأوسط، والأقصى. ومن أجل فهم أوضاع التجارة الخارجية في هذا الجزء الحيوي من شمال أفريقيا، لابد من نبذة موجزة، أو تمهيد عن الوضع السياسي لطقة المغرب الأوسط في أثناء القرنين الخامس والسادس للهجرة. لقد حكم هذه المنطقة خلال حقبة الدراسة، مجموعة من القوى السياسية، والدول التي يأتي في مقدمتها دولة بني حماد، التي أعلنت رسمياً عام 408هـ/1017م بقيادة مؤسسها حماد بن بلكين (398-439هـ/1007-1028م).<sup>1</sup> وقد امتدت هذه الدولة غرباً إلى تلمسان، وشرقاً إلى تونس، وكانت عاصمتها الأولى (أشير)، ثم قلعة بني حماد. وكانت البلاد مزدهرة في ظلها، فتشجعت الفلاحة، وازدهرت الأسواق التجارية<sup>2</sup>. وعندما انتقلت العاصمة من القلعة إلى

1 ينظر : عبد الحليم عويس، دولة بني حماد، بيروت، دار الشروق، (1980 : 47).  
2 عبد الله شريط ومبارك المهلي، مختصر تاريخ الجزائر السياسي والثقافي والاجتماعي، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، (1985 : 91).

بحرية. أصبحت لأخيرة أهمية في شمال إفريقيا، ويرجع ذلك إلى موقعها المتميز على البحر. وإلى العلاقات التجارية التي كانت تربطها مع موانئ البحرية الشمالية على البحر المتوسط، لاسيما لأوربية ولأندلسية<sup>(1)</sup>.

ولكن هذا الازدهار سرعان ما تقلص. بسبب ضعف هذه الدولة وعجزها عن مقاومة تيار الحركة المرابطية، التي استولت على منابع الذهب في غانا، فحُرمت من الحمادية من أهم مواردها وحياتها الاقتصادية. كذلك كان تدور الذي لعبته حملات القراصنة اتصاري أثر في تدهور موانئ مهمة، مثل عنابة، وجيجل، والقل، وشرشال، وتسر. نتي تآثرت كثيراً من الحملات الصليبية<sup>(2)</sup>.

وقد استطاعت دولة المرابطين، أن تمد نفوذها من مراکش إلى أنحاء من المغرب الأوسط. فاستولى يوسف بن تاشفين على تلمسان، وكذلك على وهران، وتسر، وبلغ مدينة الجزائر<sup>(3)</sup> ولقد ساعدت بعض العوامل على ازدهار التجارة الخارجية، لاسيما نمو البحرية المرابطية في عهد علي بن يوسف بن تاشفين، وسيطرتها على

1 المرجع السابق : 43.

2 المرجع نفسه : 94.

3 ينظر : أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي، كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، 1967 : 29/4 : مجهول من القرن الثامن. كتاب الحلال الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق: سهيل زكار وعبد القادر زمامة، الدار البيضاء، دار الرشاد الحديثة، 1979 : 28 : عبد الرحمن بن محمد بن خلدون، المعبر وديوان المبتدأ الخبر، بيروت، مؤسسة جمال للطباعة (دت) : 186/6.

موانئ شرق الأندلس، وجزر البليار. وقد استطاع المرابطون أن يحكموا سيطرتهم على الحوض الغربي للبحر المتوسط. الأمر الذي هيا لهم حماية الطرق البحرية، وشمل ذلك موانئ المغرب الأوسط والأقصى والأندلس. مما أدى إلى تشجيع الرواج التجاري، وزيادة السلع المعروضة في الأسواق<sup>(1)</sup> وأخذت الموانئ الجزائرية، شأنها في ذلك شأن بقية موانئ المغرب العربي، تكيف وضعها مع هذه النهضة الاقتصادية لتتخذ معظمها سمات العواصم التجارية الكبرى<sup>(2)</sup>.

ولكن هذا الانتعاش لم يستمر، فقد انتهت دولة المرابطين في الجزائر، بعد أن عمّرت بها نحو خمس وستين عاماً<sup>(3)</sup> وذلك بعد صراع وحرب أهلية بين المرابطين والموحدين. وقد استولى عبد المؤمن بن علي (524-558هـ/1130-1163م) على كامل المغرب الأوسط<sup>(4)</sup> وكذلك على تونس. وهكذا حقق الموحدون الوحدة السياسية بين أقطار المغرب العربي كله، بعد أن كانت الوحدة بين أجزائه تكتسي بالطابع الاقتصادي والثقافي فقط. ولذلك يُجمع المؤرخون على اعتبار هذه الحقبة من حياة الشمال الإفريقي، على أنها هي الحقبة الذهبية.

1 حسن أحمد محمود، قيام دولة المرابطين، القاهرة، 1957 : 401.

2 سلامة محمد سليمان البرقي، دولة المرابطين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حضارية، بيروت، دار الندوة الجديدة، 1985 : 287.

3 شريط والميلي، المرجع السابق : 100.

4 الحلل الموشية : 135 : ابن خلدون، المصدر السابق : 230/6-231.



ولكن تعامل الموحدين بعقلية القاهر المنتصر، حال دون إيجاد قاعدة معنوية متينة لهذه الوحدة السياسية. لهذا ما لبثت بوادر السخط أن ظهرت.<sup>(1)</sup> فلم تقطع الاضطرابات، ولم يخلد الشعب إلى السكينة، وهبت الثورات على الخليفة عبد المؤمن بن علي من كل مكان، ولم تنتهي إلا في سنة 549هـ/1154م. أي أن المنطقة عاشت في حياة مضطربة نحو ثلاث وثلاثين عاماً، ابتداءً من قيام الدعوة الموحدية عام 516هـ/1122م، ثم ينعم في أثنائها الشعب بالأمن والرخاء.<sup>(2)</sup>

ثم بدأت حياة الشعب في المغرب العربي تستقر نسبياً، واستتب أمنه، وأخذت الحياة الاقتصادية تتعش، وأحوال الناس المعاشية تتحسن تحسناً مطرداً. وقد نهض الخليفة عبد المؤمن بن علي بالتجارة في الداخل والخارج ولم يضع الضرائب على التجارة الداخلية. أما التجارة الخارجية، فقد نشطها، ووضع لها أنظمة، وعقد من أجلها المعاهدات مع المدن الأجنبية.<sup>(3)</sup> ويشير أحد المؤرخين المحدثين ( هنري تيراس)، إلى أن الخليفة عبد المؤمن هو الذي وضع أساس الأنظمة الاقتصادية التي سببت رخاء المغرب العربي في عهده وعهد خلفائه، فيقول، وكما ينقل عنه عبد السلام علي علام،<sup>(4)</sup> "ولم تكد تمر ثلاثون سنة على اعتلاء عبد المؤمن أريكة الملك حتى

1 شريط والميلي، المرجع السابق : 103.

2 أبو العباس أحمد بن خالد الناصري السلاوي، الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى، الدار البيضاء، 1954 : 99/2.

3 عبد السلام علي علام، الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن علي، مصر، دار المعارف، 1968 : 255.

4 المرجع نفسه : 256 : وينظر :

Henri Terrasse, Histoire du Maroc, Casablanca, 1949 : 380

صكوات منجراته أثور الإعجاب، فبفضل هذه المنجزات بلغت بلاد المغرب مولها من الازدهار لم تصل إليه من قبل<sup>1</sup>.

واعتبر الوحدة السياسية للمغرب العربي ما لبثت أن تمسكت، وهمل الثورات والاضطرابات على سلطة الموحدين. منها على سبيل المثال الثورة التي قادها ابن غانية المرابطي، الذي كان واليا على حرر الدمار. هجم على بجاية في المغرب الأوسط، واستولى عليها من دون مقاومة تذكر في عام 581هـ/1185م.<sup>(2)</sup> كما ثارت قبيلة زناتة في عهد الخليفة يوسف المستنصر بالله (611-620هـ/1214-1224م)، وأخرجت المغرب الأوسط من سلطة الدولة الموحدية. كذلك أعلن أمير تلمسان بغمراسن بن زيان استقلاله وأسس دولة بني عبد الواد سنة 610هـ/1212م.<sup>(3)</sup> كما قطع الوالي الحفصي على إفريقية، أبو زكريا يحيى الأول، علاقته مع الخليفة الموحي، وجعل من تونس عاصمة للدولة الحفصية الجديدة، في حدود سنة 628هـ/1230م، ثم زحف واستولى على قسنطينة، وبجاية.<sup>(4)</sup>

---

1 أبو العباس أحمد بن محمد بن عذاري المراكشي، البهان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين، تحقيق، محمد إبراهيم الكثاني ورفاقه، بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1985 : 176 : وينظر : ابن خلدون، المصدر السابق : 244/6.

2 ابن عذاري، البهان المغرب / قسم الموحدين : 361-362 : محمد بن عبد الله التنسي، تاريخ بني زيان ملوك تلمسان مقتطف من نظم الدرر والعقيان في بهان شرف بني زيان، تحقيق، محمود بو عياد، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب والمكتبة الوطنية الجزائرية، 1958 : 111-112.

3 ابن خلدون، المصدر السابق : 6 / 253، 286-287 : وينظر : روبرت برنشفليك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي، نقله إلى العربية : حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988 : 51/1.

وعلى الرغم من كل التقلبات السياسية في عهد الموحدين، فإن التجارة والصناعة ازدهرتا في عهدهم. ومما أعان على هذا الازدهار ما عمد إليه الموحدون من إصلاح نظام العملة. وقد إتسع نطاق المبادلات التجارية في عهدهم على مستوى الإطار المغربي - الأندلسي، فضلاً عن مجموع العلاقات بين المغرب العربي من جهة، وبين البلدان الأوربية الواقعة على البحر المتوسط من جهة أخرى، وكذلك مع بلدان المشرق.

ولقد بلغت الأهمية التجارية درجة عالية في المغرب الأوسط، حتى أن الدول التجارية كانت تحتفظ بقناصل أجنبية لحفظ حقوق رعايا دولهم. وكانت أهم مراسي الجزائر التجارية حينذاك هي : هُنَيْن، التي تعد مرسى تلمسان وطريقها إلى الأندلس، ويليها شرقاً المرسى الكبير. وهران، مستغانم، تنس، شرشال، الجزائر، مرسى الدجاج، بجاية، جيجل، القل، استورة قرب سكيكدة، وبونة<sup>(1)</sup>.

إن استخدام الشواطئ المتوسطية، سواء في المغرب أو الأندلس، في القرنين الخامس والسادس للهجرة وما قبلهما ساعد على تطوير موانئ تلك السواحل باتخاذ الخلجان، والجبال، والجزر، وأودية الأنهار، ستاراً من الرياح، أو اتخاذ مرسين، واحد للسفن الكبيرة، والآخر للسفن الصغيرة،<sup>(2)</sup> أو حفر المواني<sup>(3)</sup> فضلاً عن

1 يقارن : شريك والميلي، المرجع السابق : 111.

2 الإدريسي، المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق : 105 : الاستبصار : 134.

3 البكري، المغرب : 59.

ذلك فإن الملاحة في البحر المتوسط كانت ميسرة. لأن حركة الرياح الشرقية والغربية تساعد السفن على الإبحار، على عكس الوضع في المحيط الأطلسي، فإن السفن لا تتحرك إلا مع الرياح الغربية في موسم العواصف والأمطار.<sup>(1)</sup>

ولقد ساعد ازدهار السهول في المغرب الأوسط، وبقية أجزاء المغرب العربي، وظهور المدن التجارية في ساحلها في العصرين المرابطي والموحدي، على تبدل الطرق البحرية، وشمولها لأجزاء كبيرة من شمال وشمال غرب أفريقيا، فقد اتصلت سواحل هذه البلاد في العصر الموحدي بطريق بحري من نول لمطة،<sup>(2)</sup> إلى طرابلس، وهو طريق مماثل للطريق البري الساحلي. وكانت موانئ المغربين الأوسط والأقصى تتصل بموانئ الأندلس بمتابعة السفن لهذا الطريق، أو ربما مباشرة من مرسى شمال إفريقي إلى ما يقابله من المراسي الأندلسية، كما سنوضح ذلك في الفقرات الآتية.

لقد كانت المراسي العديدة تنتشر على ساحل المغرب الأوسط، وفي الحقيقة على طول الساحل للشمال الإفريقي، والتي ما هي إلا مراكز تجارية بين شمال إفريقيا وبقية حوض البحر المتوسط.

---

1 ينظر : المصدر نفسه : 109 ، 113 ، 145 .

2 نول لمطة من بلاد السوس الأقصى بالمغرب، على نهر كبير يصب في المحيط الأطلسي، كانت منطلقاً لإبحار السفن في المحيط، سمي بهذا الاسم لكثرة حيوان اللمعة في المناطق المحيطة به. ينظر : البكري، المغرب : 161 : أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، كتاب الجغرافيا، تحقيق، إسماعيل العربي، بيروت، المكتب التجاري، 1970 : 111 .

ولقد كانت الاتصالات قوية مع الأندلس على وجه الخصوص في  
المصور المختلفة. وهناك العديد من الأدلة على أن هذه الموانئ كانت  
دائماً مكتظة بالسفن والتجار القادمين من الأندلس<sup>(1)</sup>.

وهذه الحقائق دونها الكتاب العرب بشكل واضح  
هالبكري، على سبيل المثال، يذكر هذه المراسي، ويدون أسماء  
الموانئ التي تقابلها على شاطئ الأندلس، والمسافات التي تفصل  
بينهما. الأمر الذي يشير إلى قوة الحركة بين هذه الموانئ في القرن  
الخامس وما قبله. ولا يوجد ما يمنع استمرار هذا النشاط بعد ذلك  
في القرون اللاحقة. ويشير البكري إلى أن مرسى هُتَيْن،<sup>(2)</sup> كان في  
زمنه، "مرسى جيد مقصود"،<sup>(3)</sup> لكن هذا المرسى استمر في  
كونه ميناءً للربط مع الأندلس، لاسيما للسفن القادمة من المرية  
Almeria، حتى القرن الثامن للهجرة/الرابع عشر الميلادي<sup>(4)</sup>.

1 ينظر: البكري، المغرب: 61، 65، 66، 70، 86.

2 مدينة صغيرة يفصلها عن تلمسان، كما يقول الإدريسي، نحو أربعين ميلاً؛  
ينظر: المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق: 190؛ وأشار الحسن الوزان إلى  
أن المسافة بين هتين وتلمسان هي أربعة عشر ميلاً، والأصح أنها نحو أربعة  
وثلاثين ميلاً. ينظر: الحسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، ترجمه  
عن الفرنسية، محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت، دار الغرب  
الإسلامي، 1983: 15/2.

3 المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب: 80.

4 ينظر: خالد بن عيسى البلوي، تاج المشرق في تلبية علماء المشرق، تحقيق،  
الحسن السائح، طبع بإشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين  
حكومتَي المملكة المغربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (دت): 148/2؛  
وينظر أيضاً: أحمد بن يحيى بن فضل الله العمري، مسائل الأبحار في معالِك  
الأبحار، تحقيق، مصطفى أبو ضيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة،  
1988: 135.

وإذا اتجهنا نحو الشرق، يقابلنا المرسى الكبير، الذي يبعد نحو ميلين عن وهران، وبه ترسو المراكب الكبار، والسفن السفرية، ومراكب أهل الأندلس تختلف إليه.<sup>(١)</sup> أما ميناء جبل وهران، فهو مرسى كبير، يقابله من بر الأندلس مرسى أشكوبرش (Escombrea)، وهو المرسى القديم الذي نزل به البحريون قبل نزولهم في بجانة (Pechina)،<sup>(٢)</sup> وبينهما مجريان ونصف. ولوهران مرسى كبير للسفن يحمي من الرياح، لأنه في جون جبل مرتفع مطل على وهران.<sup>(٣)</sup> ويبدو أن اهتمام الأندلسيين بمنطقة وهران تعود إلى حقبة أقدم. فقد بنى هؤلاء البحريون هذه المدينة بقيادة محمد بن أبي عون ومحمد بن عبدون. وكانوا ينتجعون مرسى وهران ويتعاملون مع أهله من بربر قبيلة نفزة، وبني مسقن من وزداجة.<sup>(٤)</sup> وقد استمر هذا المرسى بتجارته وأسواقه في القرن السادس للهجرة، حيث أشار الإدريسي إلى ذلك، وإلى علاقته التجارية مع ميناء المرية، وساحل بر

١ الإدريسي، المصدر السابق : 105-106.

٢ البكري، المصدر السابق : ٨١ ؛ وينظر : محمد بن عبد المنعم الحميري، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعمار في خبر الأقطار، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروهنسال، القاهرة-ليدن، ١٩٣٨ : ٣٧ ؛ السيد عبد المزيذ سالم وأحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية في المغرب والأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٦٩ : ١٥٠، ١٦٧.

٣ محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعمار في خبر الأقطار، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، ١٩٧٠ : ٦١٢.

٤ البكري، المصدر السابق : ٧٠، ٨١ ؛ كاتب مراكشي مجهول من القرن السادس الهجري، كتاب الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٦ : ١٣٣-١٣٤.

الأندلس، فقد كانت أكثر ميرة ساحل الأندلس تأتي من هذا الميناء الحيوي.<sup>(1)</sup> ومن المحتمل أن أهميته قد تناقصت بعد ذلك، الأمر الذي دفع ياقوت الحموي إلى القول، أن أكثر أهل مدينة وهران في زمنه تجار لا يعدو نفهم أنفسهم.<sup>(2)</sup>

وتقع بين مينائي وهران وتونس، مراسي عديدة كان لها دور في التجارة، وقد أشار البكري إلى ما يقابلها من مراسي الأندلس، ومنها : مرسى عين فروج، وهو مرسى شتوي مأمون، يقابله من بر الأندلس مرسى أفلة، وهو مرسى مدينة لورقة (Loraca)، وبينهما ثلاثة مجار.<sup>(3)</sup> ومرسى أرشقول أو أرشجول، وهو أيضاً ضمن سواحل تلمسان، بينه وبينها سهل اسمه (زيدور) بطول خمس وعشرين ميلاً.<sup>(4)</sup> وأرشقول تقع على نهر تافني، ومنه تدخل " السفن اللطاف إليها "، وكانت تتمتع بحركة تجارية، ويقطنها التجار.<sup>(5)</sup> وأخيراً مرسى مستغانم، الذي يقع بالقرب من مصب نهر شلف.<sup>(6)</sup>

---

1 المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق : 105.

2 ينظر : شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي، معجم البلدان، بيروت، دار صادر، 1977 : 385/5.

3 البكري، المصدر السابق : 80.

4 أشار الحسن الوزان، أنها تبعد نحو أربعة عشر ميلاً عن تلمسان، والأصح هو أربعة وثلاثون ميلاً. ينظر : وصف إفريقيا : 16/2.

5 البكري، المصدر السابق : 77-78 : وينظر : الاستبصار : 134 : الحميري، الروض المغطى : 26-27.

6 البكري، المصدر السابق : 69 : وصف إفريقيا : 32/2.

أما مرسى تنس، فهو مرسى صيفي، يقابله من ساحل الأندلس مرسى سانت بول (San Pol) في محافظة لقت الحالية (Alcúzar). ولتس علاقة وثيقة بالبحريين الأندلسيين، فهم الذين أسسوها سنة 262هـ/875م. وقد أطلق عليها اسم تنس الحديثة، تمييزاً لها عن قلعة تنس القديمة. وسكن تنس فريقان من أهل الأندلس من أهل البيرة، وتدمير، الذين كانوا يقضون فصل الشتاء فيها في حالة سفرهم من الأندلس. ونظراً لكثرة توارد هؤلاء الأندلسيين على المنطقة ببضائعهم، فقد طلب منهم السكان المحليين من الأمازيغ، أن يتخذوها سوقاً، ويجعلونها سكناً، ووعدوهم بالعمون، وحسن المجاورة، فأجابوهم إلى ذلك، وانتقلوا أولاً إلى القلعة وخيموا بها. وانتقل إليهم من جاورهم من أهل الأندلس وغيرهم. وقد هاجر بعض الأندلسيين وعادوا إلى بجانة بالأندلس، لعدم ملائمة مناخ المنطقة لهم. أما الباقيون في تنس، فلم يزالوا في تزايد، وثروة، وعدد. لاسيما بعد أن جاء إليهم نحو أربعمئة بيت من سوق إبراهيم المجاورة، فتوسع أهل تنس في منازلهم، وشاركوهم في أموالهم. وتعاونوا على البناء<sup>(1)</sup> وهذا يدل على قوة الحركة التجارية التي كان يتمتع بها موقع تنس، وتعاون سكان المنطقة مع أهل الأندلس في استثمار الموقع، والتجارة الخارجية التي تتعامل مع "كل الأفاق في المراكب"،<sup>(2)</sup> التي تحمل الطعام إلى الأندلس، وبلاد إفريقية، وإلى المغرب لكثرة الزروع عندهم.<sup>(3)</sup>

1 البكري، المصدر السابق : 61-62 ؛ وينظر : باقوت، المصدر السابق : 48/2.

2 الإدريسي، المصدر السابق : 104-105.

3 الاستبصار : 133 ؛ وينظر : الحميري، المصدر السابق : 138.



ويلي مرسى تنس إلى الشرق، مراسي صغيرة، منها : مرسى جزيرة وقور، الذي يقابل من بر الأندلس مرسى لقنت، ومرسى شرشال، الذي يقابل مرسى مديرة من الأندلس.<sup>(1)</sup> ولكن هذا المرسى لم يكن فعالاً لمدة ثلاثة قرون، بسبب هجر سكانه نتيجة الحروب التي قامت بين الحفصيين وبني عبد الواد.<sup>(2)</sup> ثم مرسى جنابية، الذي يقابل مرسى مدينة دانية (Denia) في الأندلس. ويلي هذا المرسى، مرسى الجزائر، التي تُعرف بجزائر بني مزغني، وهو مرسى مأمون، له عين عذبة، يقصد إليه أهل السفن من إفريقية والأندلس، وغيرها.<sup>(3)</sup> يقابله من بر الأندلس مرسى بنشكلة (Peníscola) في محافظة قسطليون (Castellon) الحالية، وبينهما ست مجار.<sup>(4)</sup>

ويلي هذا المرسى، مرسى الدجاج، وهو مرسى صيفي غير مأمون، ويقابله من الأندلس جزيرة ميورقة (Mallorca). ويحيط البحر بمرسى الدجاج من ثلاث جهات، ويسكنه الأندلسيون، وقبائل كتامة،<sup>(5)</sup> الأمر الذي يشير إلى التعاون والتبادل التجاري بين هذه المنطقة من الساحل الجزائري والأندلس فقد كانت قبيلة كتامة على

1 البكري، المصدر السابق : 66 : الاستبصار : 132 : ويقارن : الحميري،  
الروض المطار : 340

2 الحسن الوزان، المصدر السابق : 34/2.

3 البكري، المصدر السابق : 66 : الاستبصار : 132 : ياقوت، المصدر السابق :  
132/2.

4 البكري، المصدر السابق : 82.

5 المصدر نفسه : 65، 82.

سبيل المثال. تجلب السلع المختلفة من المناطق الداخلية لكي تصدر من هذا المرسى وغيره، لاسيما معادن الحديد والنحاس التي كانت تكثر في المنطقة الجبلية التي تعيش عليها هذه القبيلة قرب الساحل.<sup>1</sup> أما مرسى بجاية، فقد كان بالأصل مدينة أزلية قديمة أسسها الفينيقيون، ثم تخربت إلى أن جردها الناصر بن علناس الحمادي عام 468هـ/1076م. وقد ورثت بجاية حضارة قلعة بني حماد، واتسع عمرانها بعد أن أصبحت عاصمة مملكتهم.<sup>2</sup> وفي زمن البكري (توفي سنة 487 هـ/1094م) كانت عامرة بأهل الأندلس، وبشرقيها نهر كبير تدخله السفن محملة، إلى مرساها المأمون، وهو مشفى، لكنه خارج محاذاة شبه الجزيرة الأيبيرية.<sup>3</sup> ويدل وجود عدد كبير من الأندلسيين فيها على نشاط الحركة التجارية بينه وبين الأندلس، فضلاً عن أن السفن كانت تتطلق منها إلى جميع الجهات.<sup>4</sup>

وقد استمرت تجارة هذا الميناء في القرن السادس الهجري، حيث كانت السفن تُقلع إليه، وتنقل ما تجلبه القوافل من المناطق الداخلية من بضائع وأمتعة، وأصبح أهلها تجاراً مياسير، يتعاملون مع غيرهم من التجار القادمين من المغرب الأقصى، والصعراء،

1 المصدر نفسه : 33 : وينظر : شمس الدين محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، نشر، دي غوبة، ليدن، 1906 : 226.

2 ينظر : أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، الجزائر، المطبعة العربية، 1350 هـ : 196-197.

3 ينظر : المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب : 82.

4 ياقوت، المصدر السابق : 339/1 : الحميري، الروض المطار : 81.

والمشرق،<sup>(١)</sup> فضلاً عن الأندلس. وقد شجع على هذه التجارة البحرية، وجود الخشب في أوديتها، وجبالها، مما ساعد على انتشار دار صناعة الأساطيل والمراكب التجارية.<sup>(٢)</sup>

وإلى الشرق من بجاية كانت توجد مراس أقل أهمية، منها مرسى سببية، الذي تدخل من خلاله السفن إلى جزائر العافية، ثم مرسى جيجل، بالقرب من جبال كتامة الفنية بالنحاس.<sup>(٣)</sup> ومرسى القل، ومنه تسير السفن إلى مرسى أستورة، وهو مرسى مدينة تاسقدا.<sup>(٤)</sup> وفي القرن السادس للهجرة، كان مرسى القل عامراً، وعليه عمارات،<sup>(٥)</sup> وهو المرسى الخاص بمدينة قسنطينة،<sup>(٦)</sup> حيث يبعد عنها نحو ثمانين ميلاً فقط.<sup>(٧)</sup> ويرتبط مرسى سكيكدة أيضاً بمدينة بمدينة قسنطينة، وله ميناء جيد، يعد من المراسي التجارية الكبرى التي أسسها القرطاجنيون، ثم خربها الوندال، وأعاد العرب تأسيسها.<sup>(٨)</sup>

---

١ الإدريسي، المصدر السابق : ١١٦.

٢ المصدر نفسه : ١١٦.

٣ البكري، المصدر السابق : ٨٢ ؛ وينظر : الإدريسي، المصدر السابق : ١٢٤-١٢٥ : الاستبصار : ١٢٨.

٤ البكري، المصدر السابق : ٨٣.

٥ الإدريسي، المصدر السابق : ١٢٥.

٦ الاستبصار : ١٢٧.

٧ ينظر : الحسن الوزان، المصدر السابق : ٥٤/٢، هامش التحقيق رقم (١٥).

٨ المصدر نفسه : ٥٤/٢.

ويعد مرسى بونة (عناية حالياً) من المراسي المهمة. وقد بنى الرومان هذه المدينة على ساحل البحر في نشر من أرض منيع. وكانت تسمى في زمن البكري بمدينة زاوي. وبينها وبين المدينة الحديثة نحو ثلاثة أميال. ومدينة بونة برية بحرية. وهي مرسى مبيع مأمون، ويسمى مرساها بمرسى الأزقاق. وهو من المراسي المشهورة.<sup>(١)</sup> ويسكن حولها قبائل كثيرة من بربر قبيلتي مصمودة وأوربة، وغيرهما. ولكن أكثر تجارها من الأندلسيين.<sup>(٢)</sup> مما يشير إلى عظم التجارة مع الأندلس.

لقد كانت هذه المراسي التي أشرنا إليها مركزاً لسلع التي تجلب من المناطق الداخلية لكي تُصدّر منها إلى خارج البلاد. وكانت المواد المصدّرة تشمل الكثير من السلع المختلفة. مثل ذلك الفواكه بأنواعها، لاسيما التين والسفرجل. وكذلك التزيوت، والأصواف، والعسل، والأغنام، والمواشي، والقطن، من وادي شلف. والكتان من متيجة قرب مدينة الجزائر، ومن منطقة طبنجة والحديد والزئبق من منطقة وهران، والحنطة والشعير، وهما الصادتان الرئيستان في التجارة، واللذان كان يوتى بهما من العديد من المناطق الخصبة في البلاد.<sup>(٣)</sup>

١ الاستبصار : ١٢٧.

٢ البكري، المصدر السابق : ٨٢-٨٣، ٥٥.

٣ ينظر : محمد بن حوقل النصيبى، صورة الأرض، بيروت، ١٩٧٩ : ٦٦-٦٧.

البكري، المصدر السابق : ٦٥، ٦٦، ٦٧، ٦٨، ٨٨، ١٤٣.

٤ ابن حوقل، المصدر السابق : ٦٧-٦٩، ٨٥ : البكري، المصدر السابق : ٦٥.

٦٩، ٧٠.

ويمكن القول بشكل عام أن البصائع التي كانت تستورد من الأندلس عن طريق الموانئ الجزائرية، هي المصنوعات الجلدية والفخارية، والأواني الخشبية، وأدوات الموسيقى، والمصنوعات المعدنية، لا سيما المذهبة منها، والوشي المذهب، والبسط، والورق، والزيت، والآلات النحاس والحديد، والسكاكين، والأماص المذهبة، وغير ذلك من الآلات التي تُجهز بها العروس، والجنود.<sup>1</sup>

أما غالبية الصادرات فكانت، كما أسلفنا، القمح والشعير، لا سيما من سواحل تلمسان، والسهول الغربية،<sup>2</sup> والسكر والتمر والفيلة والشبّ والنحاس، واكسية الصوف، وأدوات سروج الخيل، والخيول، والأغنام.<sup>3</sup> ومن الملاحظ، أن الطعام كان أهم ما تُصدّره الموانئ الجزائرية إلى الأندلس، فضلاً عن بعض المواد الخام الأخرى، من معدنية وغير معدنية. في حين أن الأندلس كانت المصدر الرئيس، لا سيما خلال القرن السادس الهجري، لأغلب ما يُصنّع من السلع. وعلى الرغم من أن بلاد المغرب الأوسط قد شهدت عملية

---

1 ينظر: أحمد بن محمد المقرئ التلمساني، نفع الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1968 : 201/1-202.

2 ينظر: الاستبصار : 133، 134، 136، 173، 189 : أبو يعقوب يوسف بن الزيات التادلي، التشوف إلى رجال التصوف، تحقيق، أدولف فور، الرباط، 1958 : 169.

3 ينظر: الاستبصار : 179 : أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري (المنسوب)، كتاب الجغرافية، تحقيق، محمد الحاج صادق، دمشق، المعهد الفرنسي للدراسات العربية، 1958 : 113-114، 117، 118-119 : ابن سعيد المغربي (وأسرته) المغرب في حلى المغرب، تحقيق، شوقي ضيف، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1964 : 246/2.

تصنيع كبيرة، فقد كانت تستورد مصنوعات كثيرة من الأندلس، لأن عدد السكان فيها كان في ازدياد مستمر.<sup>(1)</sup>

وفي محاولة لاستقراء المادة المتوفرة عن بعض الموانئ الجزائرية في فترة البحث، يمكن التوصل إلى نوعية السلع التي كان يختص بها كل ميناء من هذه الموانئ، وذلك استناداً إلى طبيعة البيئة المحيطة به، والنشاط الاقتصادي الغالب على ما يحيط به من السكان. فمنطقة هُنين، على سبيل المثال، كانت تتميز بكثرة المزارع والبساتين، وكذلك وهران كانت كثرة البساتين والشجار.<sup>(2)</sup> وبها أسواق كثيرة، وصنائع متعددة، وتجارات نافعة. ومنها أكثر ميرة ساحل الأندلس، لاسيما مع مدينة المرية،<sup>(3)</sup> التي كانت تُصدر بدورها إلى الموانئ الجزائرية التحف المعدنية، والأسلحة، والآلات الصفر، والحديد، والسكاكين والأقراص المذهبة.<sup>(4)</sup>

ويبدو أن محصول القمح الوفير الذي كان ينتجه سهل زيدور، الذي يفصل بين مرسى أرشقول وتلمسان، وهو قمح "مبارك مشهور بالبركة"،<sup>(5)</sup> كان من أهم الصادرات التي تُحمل من هذا

---

1 ينظر : موسى، النشاط الاقتصادي : 325.

2 الاستبصار : 134.

3 البكري، المصدر السابق : 70.

4 المقرئ، المصدر السابق : 202/1 : وينظر : السيد عبد العزيز سالم، تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1989 : 171.

5 الاستبصار : 134.

والأوساط المهيمنة للطائفة، وسبل إلى الأندلس عن طريق  
 البحر، مثلما كان مستخدماً في هذا المرسى في حين أن مراكب  
 أخرى من البحر الأبيض المتوسط إلى المرسى الصغير قرب وهران، كانت تحمل  
 من المنطقة منطقة بلنسية، التي كانت مركزاً للإنتاج الرعوي، الذي  
 كان من شأنه أن يربط المراكب والمواشي ولهذا ظلت هذه المنطقة منفذاً  
 هاماً للمنتجات المرسى الأوسط البرية مع إيريقية، والبحرية مع البحر  
 المتوسط. وقد أشارت هذه المنطقة ببساتينها الخصبة، وكذلك  
 الشعير، والقمح، والحبوب، والتمر والعنب الرخيصة الثمن.<sup>11</sup>

بذلك، كان يحاور مرسى تونس مناطق كثيرة الزروع،  
 لا سيما المنطقة التي كانت رعايتها سائدة في المنطقة، وكذلك سائر  
 شعوب، موحدة، هسلا عن المواضع، لا سيما السفرجل الطيب المفق  
 الذي يزرع في تونس، في صيفه وفكره وحسنه، وتخرج هذه الصادرات  
 إلى المرسى، بالإسبانية إلى إيريقية والمغرب الأقصى.<sup>12</sup>

وتنوع في منطقة برشك، فواكه ومزارع حنطة وشعير  
 وكثيرة، وكذلك في شرشال التي تبعد عنها عشرين ميلاً، وتتميز  
 برعاية السمورجل الصغير الحرم، والكروم، والتين، ولأهلها مواشي  
 وأغنام كثيرة، وكذلك العسل، والحنطة والشعير، مما يزيد عن  
 الحاجة التي تتطلب التصدير.<sup>13</sup>

1 المصدر السابق : 105-106.

2 المصدر نفسه : 104-105 : الاستهلال : 113.

3 المصدر السابق : 112-114.

ما مرسى الجزائر فحذر عبدة البحر هذه المرسى وانه  
تجارة مربحة. واسواقها هائلة. وصدايقه مشهورة لاسمه في مرسى  
الإدريسي في القرن السادس الهجري ونهدد فريده. رده فأكبره  
وجبال. ويقوم السكان برعى الحيفه والشمير وكثير من  
المواشي من البقر والغنم. ويتعدون من البحر كثير. ولهم  
العسل والنمير كثيرا في مناطقهم. وكان ينحدره أو من  
والأقطار المجاورة. لاسيما لأندلس حيث عبدة مشهورة فحذر  
لمرسى الجزائر.

وتتميز المناطق المحيطة بمرسى الدجاج بوجود رمال  
متصلة. وحنطتهم مباركة وسائر الفواكه واللحوم بها كثيرة،  
وتباع بالثمن اليسير، والتين خاصة يحمل منها شرائح طوبا ومنشور إلى  
سائر الأقطار واقاصي المدائن والأمصار<sup>1</sup> ومرسى الدجاج يقع على  
خط جزيرة ميورقة التي تقابل من بر الأندلس. وكان عدد كبير  
الأندلسيين يسكنون في مرسى الدجاج<sup>2</sup> وهذا يرجع قيامهم بنقل  
هذه المنتجات إلى بلادهم. بالتعاون مع السكان المحليين من قبائل  
كثامة، الذين كانوا يقومون بنقل التجارة الداخلية إلى هذا الميناء

1 المصدر نفسه : 114.

2 البكري، المصدر السابق : 82.

3 الإدريسي، المصدر السابق : 115.

4 البكري، المصدر السابق : 89.



أحد أنواع المصدرة من مبداء بحالية، وهو شائع في بعض البلدان، وتشمل الكثير من الفطرات. لاسيما السلع المصدرة، لأنه يمكن يوجد فيها من الصناعات والمنتجات ما ليس بغير من الدلائل هذا فضلاً عن المزارع التي تتميز في بواديها. مثل الحنطة والشعير، والتبن وغيره من الفواكه. وكان بها أيضاً من المعادن الحديد، الطيب، والزفت البالغ الجودة والقطران. وقد ساعد وجود هذه المواد على إنشاء دار لصناعة الأساطيل والمراكب والسفن البخارية، فضلاً عن وجود الخشب في أوديتها وجبالها<sup>1</sup> فهي لهذا السبب كانت مهية لحركة تجارية واسعة النطاق مع موانئ الأندلس، وغيرها من موانئ البحر المتوسط.

وكان يُصدّر من مرسى جيغل النحاس المتوفر في جبال كتامة القريبة، فيحمل إلى إفريقية وغيرها،<sup>2</sup> كالأندلس مثلاً. كذلك فإن منطقة جيغل كانت مشهورة بالألبان والسمن والعسل والزرع الكثيرة،<sup>3</sup> لاسيما العنب والتفاح وسائر أنواع الفواكه<sup>4</sup>. وكان مرسى القل، الذي يبعد نحو سبعين ميلاً إلى الشرق من جيغل، عامراً في القرن السادس للهجرة، وعليه عمارات، وهو مرسى مدينة قسنطينة، حيث تنقل البضائع المنتجة في منطقة هذه المدينة، وكذلك من سطيف التي يكثر في انحاءها زراعة الجوز،

1 الإدريسي، المصدر السابق: 116.

2 البكري، المصدر السابق: 82.

3 الإدريسي، المصدر السابق: 125.

4 ينظر: أحمد بن أبي يعقوب بن وهب بن واضح اليعقوبي، كتاب البلدان، منشور مع: كتاب الأعلام النفيسة لابن رسته، ليدن، 1892: 351.

فيحمل ليُصدّر من الموانئ إلى سائر الأقطار، ومنها الأندلس، لأنه كان بالغ الطيب، رخيص الثمن<sup>1</sup>.

وتتميز ميناء بونة بكونه مأموناً جداً، والمدينة بالذات كانت بركة بحرية كثيرة الخيرات، لاسيما اللحوم والألبان والأسماك والفصل<sup>2</sup>. هذا فضلاً عن البساتين، وأنواع الفاكهة المتعددة التي تؤتى من باديئها. وكذلك القمح والشعير، والكثان الذي يُزرع بأرضها. وكان أكثر سوائم أهلها : البقر الذي يُربى في أقاليمها وأراضيها الواسعة، فينتج اللحوم والألبان والسمن<sup>3</sup>. فكانت بونة، والحالة هذه، محطة لتلقي هذه السلع الوفيرة، وتصديرها إلى مناطق مختلفة عبر البحر المتوسط. ومن الجدير بالذكر، أن البكري يشير إلى أن "أكثر تجارها أندلسيون"<sup>4</sup>، الأمر الذي يجعلنا نرجح بأن قسماً كبيراً من معاملاتها التجارية كانت تسير باتجاه الأندلس.

ويمكن القول في نهاية المطاف، أن الموانئ الجزائرية كانت في حالة حركة ونشاط تجاري واضح المعالم، شأنها في ذلك شأن جميع موانئ الغرب الإسلامي، التي انتعشت بصورة عامة في عهدي المرابطين والموحدين، لاسيما بعد السيطرة الفعلية القوية التي أبدتها هاتين الدولتين على البحر، ولكن هذا لا يمنع من وجود فترات خمول

1 الإدريسي، المصدر السابق : 125-126.

2 البكري، المصدر السابق : 55، 83.

3 الإدريسي، المصدر السابق : 154.

4 المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب : 82.

ونكوص نتيجة الأونماع الحربية التي كانت تحصل بين الحين  
والآخر. وبممكن القول أن هذه التجارة الخارجية التي كانت تقوم بها  
الموانئ الجزائرية، ما هي في الواقع، إلا حلقة تكميلية لحركة  
التجارة الداخلية الواسعة، التي تمثلت بنقل المنتجات من وإلى هذه  
الموانئ، من المناطق المنتجة في الداخل، فضلاً عن حركة التجارة  
عبر الصحراء من السودان إلى البحر المتوسط.

## مجموعة المصادر والمراجع

### المصادر الأولية

- 1- أبو الحسن محمد بن محمد بن عبد الله، **فزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، بيروت، مؤسسة الموسوعة، المجلد العربي من كتاب فزهة المشتاق، حققه وبيعه إلى العربية، محمد صالح مسلمان، دار السن، 1981.
- 2- أبو محمد عبد الله بن عبد العزيز، **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب**، وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، نشره البارون دي سلا، باريس، 1810.
- 3- تقي الدين علي بن عيسى، **تاج المشرق في تحلية علماء المشرق**، تحقيق، الحسن نسيم، طبع بأمرها اللجنة المشرفة لنشر التراث الإسلامي بين حكومتها ومكتبته العربية ودولة الإمارات العربية المتحدة (د.ت).
- 4- ابن أبي عمير، **أبو يعقوب يوسف بن الريات، التصوف إلى رجال التصوف**، تحقيق، مؤلف، مور الرباط، 1958.
- 5- تقي الدين محمد بن عبد الله، **تاريخ بني زيان ملوك تلمسان مقتطف من نظم المرز والعيان في بهان شرف بني زيان**، تحقيق، محمود بو عياد، الجزائر، مؤسسة الوطنية للكتاب والمكتبة الوطنية الجزائرية، 1958.
- 6- تميمي، محمد بن عبد المنعم، **صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار**، نشره وترجمه إلى الفرنسية، ليفي بروفنسال، القاهرة-لندن، 1938.
- 7- —، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1970.
- 8- ابن حوقل، محمد بن حوقل النصيب، **صورة الأرض**، بيروت، 1979.
- 9- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد، **المبر وديوان المبتدأ والخبر**، بيروت، مؤسسة جمال للطباعة (د.ت).

- 10- الترهوث، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر (المسيوب)، كتاب الجغرافية،  
محمود محمد الحجاج صادق، مئذوق المعهد العربي للدراسات العربية، 1998.
- 11- أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، كتاب الجغرافيا، تحقيق،  
إسماعيل المغربي بيروت، المكتبة النجارية، 1970.
- 12- أبو سعيد المغربي (وأسرته)، المغرب في حلى المغرب، تحقيق، شوقي  
ضبيب، ط2، القاهرة، دار المعارف، 1964.
- 13- السلاوي، أبو العباس أحمد بن خالد الماصري، الإستقصا لأخبار دول  
المغرب الأقصى، الدار البيضاء، 1964.
- 14- أبو عذاري، أبو عباس أحمد بن محمد المراكشي، كتاب البيان المغرب  
في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق، إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، 1967.
- 15- —، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب / قسم الموحدين، تحقيق،  
محمد إبراهيم الكشاش وزفاهه، بيروت، دار الغرب الإسلامي، الدار البيضاء،  
دار الثقافة، 1984.
- 16- العمري، أحمد بن يحيى بن فضل الله، مسالك الأبحار في معالك الأمصار،  
تحقيق، مصطفى أبو صيف أحمد، الدار البيضاء، مطبعة الجديدة، 1988.
- 17- مجهول، كاتب مراكشي من القرن السادس الهجري، كتاب الاستبصار  
في عجائب الأمصار، تحقيق، سعد زغلول عبد الحميد، بغداد، دار الشؤون  
الثقافية العامة، 1986.
- 18- مجهول، من القرن الثامن، كتاب الحلال الموشية في ذكر الأخبار  
المراكشية، تحقيق، سهيل زكار وعبد القادر زمامة، الدار البيضاء، دار  
الرشاد الحديثة، 1979.
- 19- المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة  
الأقاليم، نشر، دي غوية، لندن، 1906.

- ٢٠- مقري، أحمد بن محمد مقري التلمساني، نفع الطوب من غصن الأندلس  
الوطيب، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، دار صادر، 1968.
- ٢١- الوزان، الحسن بن محمد الوزان الحاسي، وصف إفريقيا، ترجمه عن الفرنسية،  
محمد حجي ومحمد الأخضر، ط٢، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1986.
- ٢٢- ياقوت، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي، معجم  
البلدان، بيروت، دار صادر، 1977.
- ٢٣- اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب بن وهب بن واضح، كتاب البلدان، مشور  
مع: كتاب الأعلام النفيسة لابن رسته، لندن، 1892.

## ب. المراجع الثانوية :

- ٢٤- برنشتليك، روبرت، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي، نقله إلى العربية  
حمادي أساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988.
- ٢٥- سالم، السيد عبد العزيز، تاريخ مدينة المربة الإسلامية قاعدة أسطول  
الأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1969.
- ٢٦- سالم والعبادي، السيد عبد العزيز وأحمد مختار، تاريخ البحرية في المغرب  
والأندلس، بيروت، دار النهضة العربية، 1964.
- ٢٧- شريط والميلي، عبد الله ومبارك، مختصر تاريخ الجزائر السياسي والثقافي  
والاجتماعي، الجزائر المؤسسة الوطنية للكتاب، 1985.
- ٢٨- طه، عبد الواحد ذنون، "نصوص مغربية من تاريخ محمد بن يوسف  
الوراق"، مجلة البحث العلمي، العدد 38، السنة 23، الرباط، 1988.
- ٢٩- عبد الحميد، سعد زغلول، تاريخ المغرب العربي، الإسكندرية، منشأة  
المعارف، 1979.
- ٣٠- علام، عبد السلام علي، الدولة الموحدية في عهد عبد المؤمن بن علي،  
مصر، دار المعارف، 1968.

- 31- موبس، عبد الحليم، دولة بني حماد، بيروت، دار الشروق، 1980.
  - 32- محمود، حسن أحمد، قيام دولة المرابطيين، الدار البيضاء، 1957.
  - 33- المدني، أحمد توفيق، كتاب الجزائر، الجزائر، المطبعة المغربية، 1390 هـ.
  - 34- موسى، عز الدين أحمد، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، بيروت، دار الشروق، 1983.
  - 35- الهرقي، سلامة محمد سليمان، دولة المرابطين في عهد علي بن يوسف بن تاشفين/ دراسة سياسية حصارية، بيروت، دار المدونة العربية، 1985.
- 36- Davidson Paul African History London, 1960.
- 37- Leveau Henri Histoire du Maroc Casablanca, 1947.

# النقل البحري في إمارة بني عبد الواد من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (16.13م)

د. / لطيفة بشاري  
(زوجة بن عميرة)  
قسم التاريخ جامعة الجزائر

تبعد تلمسان، عاصمة الدولة الزيانية، عن ساحل البحر الأبيض المتوسط بحوالي خمسين كيلومترا، وكانت تمارس تجارتها البحرية عن طريق موانئها الواقعة بين نهر ملوية غربا ومدينة بجاية شرقا، وأهمها :

• ميناء هنين الذي يبعد عن عاصمة البلاد بحوالي اثني عشرة مرحلة<sup>1</sup> وهو حصن قديم، تحول إلى ميناء صغير، يمون مدينة ندرومة<sup>2</sup>، وأصبح مركزا لصناعة السفن<sup>3</sup>. عملت السلطات آنذاك على تحصينه، وتحصين المدينة، خوفا من هجمات القراصنة<sup>4</sup>

1 - الإدريسي، ( أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحموي الحسني المسمى الشريف الإدريسي ) وصف أفريقيا الشمالية، مأخوذ من كتاب : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، صبعة ونشرة : هنري بيريس، طبعة الجزائر، 1957، ص 111-112 .  
البحري (عبد الله بن عبد العزيز بن محمد بن أيوب بن عمر أبو عبد ) : المغرب في ذكر بلاد أفريقيا والمغرب (وهو جزء من كتاب المسالك والممالك)، نشره البارون دوسلان، طبعة الجزائر، 1957، ص 80 : وهي حوالى 54 كلم : Léon L'Africain : Description de l'Afrique, nouvelle édition, traduite de l'Italien par A. Paulard, Paris VI, 1956, T 2 P 329

2 - الإدريسي، نفسه، البحري، نفسه : عن وصف المدينة أنظر : Léon L'Africain, id.

3 - Marçais(G.) : Homan, Recherches d'archéologie musulmane, Revue Africaine, 4eme trimestre 1920, Alger 1920, p 334

4 - Marçais(G.) : Les villes de la côte Algérienne et la piraterie moyen âge, dans A.F.O I 13 P 137



وكانت المدينة وسمي بصلب عرصر مرساه إلى شطاطية اعمار  
 وخصصت لثبوت السفن الصغيرة والكبيرة من شدة حروب  
 بغيره. لا يخصصه عن شربه إلا مساهة يومين وبعد استئلاء  
 ثمنه عن وهران سنة 1770م. تحول البنادقة إلى ميناء هين الذي  
 أصبح الميناء الرئيسي للعاصمة "الريانية" وعندما استولى عليه  
 الأسبان سنة 1773م حطموه وحطموا مدينته<sup>1</sup>.

الميناء وهران الذي يقع عند تقاطع دائرة عرض 36 درجة و42  
 دقيقة و55 ثانية شمالاً، بخط طول : درجتين و58 دقيقة و51 ثانية،  
 غرباً في خليج عرصه عميقة وعشرين كيلومترا وخمسين متراً<sup>2</sup>  
 عند المنحني لخليج المنطقة الحبلية الساحلية التي تطل عليه.

ونه ينتهي هذا الميناء تطورا كبيرا لأنه لم يكن محميا من  
 الرياح الشمالية من مدينته وهران يعتمدون على المرسى الكبير،

---

1 - محمد سقطت وهران في يد الأسبان. خرج سكان هين من المدينة خوفا  
 من محرمات الأسبان وحبست السفن تأتي إلى الميناء فقد شاهد ليون الإفريقي، في  
 بداية القرن السادس عشر الميلادي، سفينة جنوبية محملة بالبضائع تكفي  
 لتمويل مدة خمس سنوات. كما قال، والتقى، بكتاب الملك Secrétaire du  
 (17) فأضعه على حصيلة الرسوم التي بلغت خمسة عشر ألف دوكتا ذهبية  
 (op.cit. 12, p 330)

2 - Pellissier : Mémoire Historique et géographique sur l'Algérie, p 24

3 - Offrey (R) : Oran Merselkebir, Bourg, 1938, p 35 ; Fev-Henri-Léon : Histoire  
 d'Oran, avant, pendant et après la domination espagnole, Oran 1858, p 29

4 - الإدريسي، المصور السابق، ص 57 : البكري، المصدر السابق، ص 70 ؛  
 Leon I. African, op.cit. p 342

تروءه عشر مئيلين من الأول<sup>(1)</sup>. ويتكامل الميناءان، فالأول يتوفر على ميناء الذي يحتاجها المسافرون، وهي مفقودة في المرسى الكبير. وهذا الأخير يوفر أهم ما تتطلبه عملية إرساء السفن، خاصة الكبيرة، من مكان وحماية<sup>(2)</sup>. وكان البحارة، إذا اضطربت الأحوال الجوية، ينزلون سلعهم في المرسى الكبير، وينقلونها بواسطة زوارق صغيرة إلى ميناء وهران حيث تؤخذ إلى أسواق ومحازر المدينة. فكثرت السلع بأسواقها وازدهرت تجارتها<sup>(3)</sup>. وكان ميناء المرسى الكبير محطة لسفن جنوة وبيزا ومرسيليا. ومنذ القرن 7 هـ الثالث عشر الميلادي أقبلت عليه سفن برشلونة<sup>(4)</sup>. ويشهد ثيودور الإفريقي بأنه لا يوجد ميناء يضاهيه في العالم كله، إذ تستطيع مئات السفن الاحتماء فيه من العواصف<sup>(5)</sup>. وبفضل المينائين، أصبحت مدينة وهران مركز تبادل تجاري هام بين تلمسان ومدن شمال البحر الأبيض المتوسط<sup>(6)</sup>. وبقيت كذلك إلى آخر القرن

1 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 57.

2 - البكري، نفس المصدر، ص 70.

3 - Marçais(G) : Les villes de la côte Algérienne, p.132 ; Léon L'Africain, op cit. 2 P.342.

4 - الإدريسي، نفس المصدر، البكري، نفس المصدر، ص 70.

5- Dufourey, (ch.E.) : L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> e siècle, Paris, 1966, p.134., p.134

6- Léon L'AFRICAIN, Op.cit.2, P.342.

7 - Otfrey, op.cit. p.9 ; Fey, Oran, p.50

الحامس عشر : وبداية القرن السادس عشر الميلادي، حيث بدأ  
الأسبان مهاجموها ، ثم احتلوها<sup>1</sup>.

ومن الموانئ الأخرى التي كانت تستقبل السفن التجارية على  
البحر الأبيض المتوسط .

ميناء مستغانم : وكانت سفن الأوروبيين وخاصة الإيطاليين،  
تتوقف في هذا الميناء الصغير الذي اشتهر بتجارة الصوف<sup>2</sup>.

وميناء مدينة أرزاو أو أرزيو ، وتقع بين وهران ومستغانم ، على بعد  
سبعة وخمسين ميلا شرق مدينة أرزيو الحالية<sup>3</sup> ، وكانت تصدر منه  
الحبوب إلى كثير من البلدان<sup>4</sup>.

وميناء مدينة تنس وكان يستقبل السفن المغربية والأندلسية  
والأوروبية<sup>5</sup> . فازدهرت التجارة بمدينة تنس التي كانت تبعد عن  
مدينة وهران بحوالي 264 ميلا<sup>6</sup>.

وميناء برشك : الذي يستقبل ، في بعض الأحيان سفنا من أوربا<sup>7</sup> ،  
وفي الغالب كان أهله ينتقلون منه ، بسلعهم وأهملها التين

1 - Léon L'Africain, op.cit, T.2, P.329.

2 - انظر بشاري لطيفة : التجارة الخارجية لتلمسان في عهد الإمارة الزيانية ، من  
القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (13-16م) ، رسالة لنيل شهادة  
الماجستير ، جامعة الجزائر 1406-1407 هـ / 1986-1987 م ، ص 167 وص 192.

3 - Marçais(G.)E.L'Art. Arzaw, 2p 700, NE Le edit

4 - الإدريسي ، المصدر السابق ، ص 71-72.

5 - نفسه ، ص 67-68.

6 - المصدر السابق ، ص 67 ، Marçais (G.), les villes de la côte algérienne, p 130.

7 - الإدريسي ، المصدر السابق ، ص 67 : وهي قورايا حاليا ، ( انظر :  
Marçais(G.)op.cit, p.130

والسكتان. إلى موانئ الحرائر وبحاية وسوس. فمختصون بحرية  
أرياح معتبرة<sup>1</sup>

وكذلك ميناء شرمشال الذي كان يتوفر بحرية ماء وعبد  
الحرائر به مرسى مأمون، يتوفر على الماء أيضاً. وثانيه تسمى بحر  
إهريقية والأندلس وغيرها<sup>2</sup>.

وقد ربطت هذه الموانئ إمارة تلمسان بغيرها من المدن التي  
كانت تتعامل معها تجارياً، بطرق بحرية، بطرق فوقية بحرية  
البحر الأبيض المتوسط وأهم الخطوط البحرية التي كانت تصدر هذه  
الإمارة بغيرها خط الاتصال الذي كان موحداً بين موانئ بلاد المغرب  
الإسلامي ذلك أن المغاربة كانوا ينقلون سلعهم عبر خط بحري يربط  
موانئ كل من طرابلس، وقابس، وصفاقس، وأهدية، وسوسة،  
وتونس، وبنزرت، والقالا، وعناية، وسكيكدة، وبحاية، وأنجزر،  
وشرمشال، وتسر، ووهران، وهنين، وسبنة، وطنجة، وأصيلة،  
والعريش، وسلا، والرباط، وأنفا، ومالقة، والمرية<sup>3</sup> وكان أصحاب

1 - *États Africains* op.cit. 12 p 344

2 - البكري، المصدر السابق، ص 81.

3 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 61-62.

4 - الإدريسي، المصدر السابق، ص 56 فما بعدها : ابن بطوطة (محمد بن عبد  
الله اللواتي) : الرحلة المسماة : تحفة النظائر في غرائب الأمصار وعجائب  
الأسفار، دار الكتاب اللبناني، بيروت- لبنان، دار الكتب المصرية، القاهرة،  
(دلت)، ص 56 فما بعدها : *Le Maroc berbère oriental sous les*

*Hafsides des origines à la fin du XVe siècle*, Paris, 1940-1947, T. 2, p 238.

بمرور به رسول محمد البحاري عند وصوله إلى موانئ الدولة العربية  
بـ مصر و سوريا و تونس و وهران و همد.

كما ظهر خطوط بحرية عند القرن السادس الهجري  
بين مصر وبلادي تربط موانئ جمهوريات إيطاليا خاصة جنوة  
و صيدا و موانئ المشرق والمغرب الإسلاميين ومنها

خط يخرج من جنوة ليجادي سواحل جنوب أوروبا الغربية  
ومر هناك إلى موانئ إمارة تلمسان أما جنوة عن طريق مضيق حر  
طريق إلى يجادي سواحل بلاد المغرب الإسلامي الشمالية حيث  
مكثت السفن توقف لغرض التبادل التجاري

كما يطلق خط من البندقية إلى الإسكندرية ثم يمر  
بـ موانئ المغربية ومنها إلى المرية بالأندلس وكانت السفن تـ  
رذلها الطويلة تتوقف في موانئ بجاية و وهران وتقوم بعملية  
التبادل التجاري فيها

كما كانت سفن إيطاليا الجنوبية تتوجه في عصر  
الأحياء مباشرة إلى موانئ المغرب الأوسط فتقطع المسافة بين

---

وخصوصاً من آخر من هذا الطريق يخرج من مينائها ويذهب مباشرة فبحري  
سواحلها الشرقية ويمر بالإسكندرية ويصعد شمالاً فيمر بموانئ بلاد  
الشام (سهم زمني مهم) طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب  
أو (مصر الوسطى) القاهرة (دلتا) من 182  
في المرجع السابق ص 17

1 - Bouché, La Berbérie Orientale 12 pp 268-269

سردينية وبين تونس، في مدة عشرة أيام، تقريبا، ثم تقصد مازونة  
فمستغانم، ومنها ينتقل التجار بسلمهم إلى مدينة تلمسان<sup>1</sup>.

ومنذ عام 1458م، كانت تخرج، سنويا، سفينتان، من ميناء  
فلورنسا : بورتوبيزانو<sup>2</sup>، إلى السواحل الشمالية لبلاد المغرب مرورا  
بجنوة، وتتوجهان إلى موانئ المغرب الأوسط : وهران وهنين<sup>3</sup>، وتخرج  
السفن من برشلونة في اتجاه موانئ بلاد المغرب<sup>4</sup>.

وكانت سفن المسيحيين تستطيع الإرساء، بكل حرية، في  
موانئ بلاد المغرب. وكان يمكن للتجار أن يتزودوا، فيها، بكل ما  
أرادوا من المواد الغذائية والماء ومتطلبات الإبحار. كما كان بإمكانهم  
اللجوء إليها والاحتماء بها، أثناء تعرضهم لخطر العواصف<sup>5</sup>.

---

1 - اتبع هذا الطريق الجفن الذي كان يركبه ابن بطوطة، عندما كان عائدا  
من مصر في طريقه إلى المغرب الأقصى، (المصدر السابق، 656-657).

2 - على اثر موت أدفونشش الخامس، ملك أراغونة، وصقلية، ونابلي، وبعد  
تولي أخيه فرديناند الأول، يوم 27 جوان 1458م، قرر المجلس الأعلى لحكومة  
فلورنسا إعادة تنشيط الملاحة رسميا مع سواحل بلاد المغرب، (Brunschvig,  
op.cit., T.2, p.265).

3 - Brunschvig : op.cit., T.2, p.265.

4 - كانت برشلونة ملتقى الطرق البحرية بين كل من إيطاليا، وفرنسا،  
واسبانيا، وكانت مركزا تجاريا هاما في تلك المنطقة بفضل موقعها  
الجغرافي، ومينائها المحصن، وأحواضه المستعملة لبناء وترميم السفن، وكان  
يحتوي على مخازن واسعة للسلع المستوردة (Pernoud (Régine) : Les villes  
marchandes au XIV et XV siècle, Paris, 1948, pp.41-42).

5 - انظر : المعاهدة التي تمت بين أبي حمو موسى، الأمير الزياني، والملك  
بطرس الرابع، ملك أراغونة، بشاري لطيفة، المرجع السابق : Maslatrie, Traité :  
de Paix et de commerce avec les Arabes d'Afrique Septentrionale au moyen - âge  
Paris, 1866, T.1, P.185.

وهكذا ساهى بوسائل النقل البحري، فقد بدأت صناعة السفن  
 في المصارف تضعف منذ القرن الخامس الهجري (الحادي عشر  
 الميلادي)، بعد رحيل الفاطميين إلى مصر، واستمر ذلك الضعف رغم  
 المحاولات التي بذلها الموحدون لإحيائها من جديد<sup>1</sup>. واضطرت  
 الإمارات التي هامت على أنقاض الدولة الموحدية إلى الاعتماد بدرجة  
 متزايدة في مواصلاتها وتجارتها البحرية، على الأوروبيين  
 المسيحيين الذين أخذوا يتفوقون في هذا المجال على المسلمين  
 عموماً. ومن بينهم المصارف ذلك أن جمهوريات ومدن جنوب غرب  
 أوروبا، وعلى رأسها الجمهوريات الإيطالية، أخذت تهتم بصناعة  
 السفن التجارية، وكونت الملاحين ونظمت الرحلات البحرية، في  
 شرق وغرب البحر الأبيض المتوسط، ابتداء من القرن الخامس  
 الهجري الحادي عشر الميلادي. فقد أدركت تلك الجمهوريات أن  
 تطور الملاحة هو أساس ازدهار النشاط التجاري بها، فزادت في طول  
 وعرض سفينها وعدد أشرعتها لتزيد من حمولتها، وتضمن الراحة  
 للرحلات، وكان تطور الملاحة أهم عامل لنمو بعض الجمهوريات  
 والمدن الأوروبية مثل: البندقية، وجنوة، وبيزا، وبرشلونة.

ومن ثم ظهرت، في البحر الأبيض المتوسط، أنواع عديدة من  
 السفن، منها الصغيرة التي استعملت في نقل البضائع بين موانئ  
 الدولة الواحدة، ومنها الكبيرة التي استعملت لقطع المسافات

1 - السيد عبد العزيز سبالم وأحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية  
 في المغرب والأندلس، بيروت، 1969 ص 200 فما بعدها.

2 - Brunshvig, La herbérie orientale, T.2, p.97

تطوير. ولم يختلف المغاربة عموما عن غيرهم في هذا المجال<sup>(1)</sup>. كما استخدمت في تلك الفترة المراكب ذات المجاذيف وذات الأشعة القطنية أو الكتانية<sup>(2)</sup>.

ومن أنواع السفن التي استعملها التلمسانيون : البسطة : وهي متعددة السطوح والأشعة، تستعمل عادة لنقل البضائع<sup>(3)</sup> : وكانوا يستخدمون هذا النوع من السفن للتنقل بين إمارات المغرب الإسلامي<sup>(4)</sup>.

كما استخدموا، كغيرهم من المغاربة والأوروبيين آنذاك، الجفنة<sup>(5)</sup>، وهي مستديرة تشبه القصعة. وتقل فيها الشحنات

---

1 - أنظر : السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص 200 فما بعدها.

2 - أنظر : نجاة ياشا، التجارة في المغرب الإسلامي، من القرن الرابع حتى القرن الثامن، تونس، 1976، ص 100.

3 - البسطة وجمعها بطس ويسمونها الأوروبيون naves- navis-nef-nefane وتستعمل أحيانا في المعارك البحرية ( عادل زيتون : العلاقات الاقتصادية بين الشرق والمغرب في العصور الوسطى، دمشق، 1400هـ/1980م، ص 56).

4 - في سنة 1315م، أبحر مجموعة من التجار التلمسانيين، والبجائيين، والتونسيين، في بطسة تلمسانية، كانت تقوم برحلة عبر موانئ المملكة الزيانية :

Dufoureq, commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane : données connues et problèmes en suspens (communication au congrès d'histoire et de civilisation du Maghreb, Tunis, Décembre 1974, Actes du congrès, série histoire n 01, Tome 1, Tunis 1979, pp.181 ; Dhina, les états de l'occident musulman, aux XIIIe-XIVe siècle institutions gouvernementales et administratives Alger, 1984 p.360.

5 - أطلق عليها الأوروبيون اسما بنفس المعنى Round Ships : naves rondes (عادل زيتون، المرجع السابق، ص. 56)



نفسه، وتعتمد على الشراع<sup>1</sup>، وقد تطورت صناعتها في أواخر  
العصور الوسطى حتى ظهرت في أشكال متنوعة وأحجام مختلفة<sup>2</sup>.  
واستعمل الأوروبيون والمغاربية<sup>3</sup>، ومنهم التلمسانيون، الشونية  
أو الشيني وحممها شواني<sup>4</sup>، وهي مستطيلة الشكل، وتتكون من  
عدة طوابق كالمقلعة<sup>5</sup>، مجهزة بشراعين أو ثلاثة، وتستعمل  
المجاذيف في حالة سكون الرياح<sup>6</sup>.

وأصبحت عنصرا أساسيا للأساطيل التجارية بعد  
الشلندي<sup>7</sup>، منذ القرن الثالث الهجري التاسع الميلادي<sup>8</sup>. وتحمل  
عددا قليلا من المسلحين للدفاع عنها، في حالة تعرضها لهجمات

1- عادل زيتون، ص. 56-57.

2- أنظر : Bragadin : Histoire des républiques maritimes Italiennes : Venise :

Amfi.Pise,Gènes traduction de l'Italien par R.Juffé et R.Jouan pp 41-42

3- البكري، المصدر السابق، ص. 83. . Dufourcq, L'Espagne catalane, p.36.

Brunschvig, Deux Récits de voyage inédits en Afrique du Nord, Abdelbasit b. Khalil  
et Adorne Paris, 1936, P 67

4- يطلق عليها الأوروبيون أسماء عديدة هي : GALERE, GALEE- GALLEY  
وتسمى أيضا شينية أو شاني، وهي نوع من سفن التجارة وتطلق أيضا على سفن  
حربية (عادل زيتون، المرجع السابق، ص. 56 ؛ علي محمود فهمي : التنظيم  
البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر  
الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، بيروت، 1402 هـ/ 1981 م، ص. 143.

5- السيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي، المرجع السابق، ص. 252،  
هامش 2.

6- يصل عدد المجاذيف إلى المائة أحيانا (Brunschvig op.cit, p 67)

7- عنه أنظر : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص. 141-142.

8- Bragadin, op.cit, p.337. ; Fey, op.cit..P46..

القراصنة<sup>1</sup> : وكانت تستخدم في غالب الأحيان لنقل بضائع حربية  
الورن، مرسعة السفن، مثل النوايل<sup>2</sup>.

وقد حارب البحر الأبيض المتوسط أنواع أخرى من السفن،  
ومنها : الشطى وهي مراكب صغيرة، تنقل قرب الشواطئ، وهي  
الموانئ المتقاربة<sup>3</sup> والطراد أو الطريدة<sup>4</sup> وهي سفينة صغيرة،  
وسريعة<sup>5</sup>، مزودة بالمحاذيف وشرار مثلث<sup>6</sup> وهي مصنوعة في  
طهرها، استخدمها الجنويون، في القرن السابع الهجري/الثالث عشر  
الميلادي، لنقل الخيل والمون للصليبيين، وحملتها أربعين فارساً<sup>7</sup>.

1 - Bragadin, op cit, Pp 40-41

2 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56.

3 - المصدر السابق، ص 665.

4 - ابن بطوطة، المصدر السابق، ص 665 : وهناك نوع آخر من السفن ويسمى  
الطرادة وجمعها طرادات وهي سفينة حربية صغيرة الحجم، سريعة الحركة  
غير مدرعة، وهي من سفن البحر الأبيض المتوسط ولا يريد طولها عن سبعة  
أذرع، وعرضها ذراعان ونصف ذراع (السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار  
العبادي، المرجع السابق، ص 252 : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص  
149-148). (Fey, op cit, p 46)

5 - السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، نفس المرجع، ص 252.

6 - Bragadin, op cit, p 41

7 - صابر محمد ذياب، سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر الأبيض  
المتوسط، من أوائل القرن الثاني حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، 1973،  
ص 108 : علي محمود فهمي، المرجع السابق، ص 149.

وأصبحت تستعمل في نقل التجار<sup>1</sup>. عند نهاية القرن السابع الهجري  
الثالث عشر الميلادي

والليبي (Lenny) : وتستعمل بصفة خاصة لأن خصائصها تتماشى  
مع ظروف الملاحة في البحر الأبيض المتوسط فهي تستطيع التحمل  
بالمجاذيف في حالة سكون الرياح، على عكس الأنواع الأخرى التي  
تستعمل الأشرعة إلى جانب المجاذيف ويتميز هذا النوع بالسرعة  
والخفة، وهي ليست متخصصة كالأنواع الخبيرة، الخسافات  
والغزوة، بل هي متعددة الاستخدامات

وهناك الساجية أو ساجيت وتعني هذه كلمة أنهم وتطلق  
على سفينة شراعية مزودة بمجذاف أو مجذفين<sup>2</sup> وهناك قرقورة  
وهي مركب صغير<sup>3</sup>.

ويلاحظ أنه من الصعب معرفة ما إذا كان العربانيون قد  
ملكوا كل هذه الأنواع من السفن، أم تقتصر الأمور على امتلاك  
بعض أنواعها فقط، سواء عن طريق الشراء أم عن طريق الصنع.  
كما يصعب أيضا معرفة ما إذا امتلكوا أنواعا أخرى تختلف عن

---

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 56-57 : علي فهمي، نفس المرجع، ص  
من 149.

2 - Dictionnaire de l'histoire de l'architecture

3 - يسمى الأوروبيون هذا النوع من السفن *Sagitta* أو *Sagitta* أو *Sagitta* أو *Sagitta* (أنظر Bragadin, op cit, p.31).

4 - ركب ابن بطوطة قرقورة عند عودته من الشرق إلى بلاد المغرب المسمى  
السابق، ص 656).

هذه، لأن المصادر المعروفة حتى الآن لم تتعرض لهذا الجانب، لكن المنطق يقتضي الافتناع بأنهم كانوا يستفيدون، على الأقل، من خدمات كل الأنواع المذكورة، عند توقفها في موانئهم، كما يفعل غيرهم في موانئ أخرى.

في حين أن المسيطرين على التجارة البحرية، في تلك الفترة، كانوا أوروبيين مسيحيين، وعلى رأسهم الإيطاليون الذين كانوا يتقلون من أجلها في مناطق تقع خارج حدود بلدانهم، ومن بينها المغرب الإسلامي، ولذلك فإن المعلومات الموجودة، مع قلتها، في هذا الموضوع، تتحدث عن أوروبيين مارسوا النشاط التجاري، ما بين بلدانهم وبلاد المغرب الإسلامي، بما فيها تلمسان، مما يفرض على الباحث اتخاذ أوروبا كنقطة انطلاق للرحلة التجارية بينها وبين بلاد المغرب الإسلامي.

وقد كانت الرحلة في البحر الأبيض المتوسط ترتبط بالظروف المناخية بالدرجة الأولى إذ تتحكم فيها الرياح واتجاهاتها، فالسفن الإيطالية كانت تقوم برحلة في السنة، فتقلع في الربيع، وتتجه إلى موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط، ثم تمر عبر موانئ الحوض الغربي لتعود إلى إيطاليا في الخريف، أو تبحر في الخريف وتعود في الربيع<sup>1</sup>.

وكان البحارة، بصفة عامة، يهتدون في البحر بالنجوم، فهم يعرفون مواقعها، ويقدرّون ارتفاعها وأبعادها النسبية كما كانوا يتبادلون الإرشادات شفويا<sup>2</sup>. وعندما تطورت البحرية، بظهور

<sup>1</sup> عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

<sup>2</sup> سنجاء باشا، المرجع السابق، ص 111.

واستخدام وسائل جديدة كالبوصلة<sup>1</sup>، والخرائط<sup>2</sup>، والبرص<sup>3</sup>،  
السفن الإيطالية تقوم برحلتين في السنة، أحدهما في الربيع والثانية  
في الصيف<sup>4</sup>.

وكانت السفن، في رحلتها غالباً ما تلجأ إلى المساحة أي  
تحاذي السواحل، فلا تبعد كثيراً عنها، حتى لا تطال طائفتها  
وتسير حول البحر الأبيض المتوسط، ولا تقطعه إلا عند الضرورة،  
وعبر أقصر المسافات، فتتنقل في خطوط موازية لخطوط الطول،  
حيث تساعد الرياح على السير، ومنها خط يربط بين جرجير  
ميورقة وبين مينائي الجزائر ودلس، وآخر يربط بين سواحل مرسية  
والمغرب الأوسط أي الموانئ الواقعة بين وهران والجزائر، وبقيت  
الحال كذلك، من القرن السادس الهجري العاشر الميلادي إلى القرن  
العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي<sup>5</sup>.

---

1 - عرف الإيطاليون البوصلة منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي. Bragadun, (op.cit., p.23) (لا أنهم لم يستعملوها في البحر الأبيض المتوسط إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الميلادي، فأحدث استخدامها تطوراً كبيراً في عالم الملاحة والتجارة البحرية، بحيث تمصن التجار من استثمار أموالهم أكثر من مرة في العام الواحد (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 60)؛ سمعت البوصلة بالقيام برحلات طويلة (Bragadun, op.cit., p.24) واستعملها القبطانيون في القرن الثالث عشر الميلادي. (Dufourcq, op.cit., p.45).

2 - حددت الخرائط البحرية حركة الرياح واتجاهاتها في بداية القرن الرابع عشر الميلادي (عادل زيتون، المرجع السابق، ص 61. Dufourcq, op.cit., p.46).

3 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 58-59.

4 Dufourcq, op.cit., p.45, notes. 4

أما الأسبان فكانوا على اتصال دائم بموانئ الإمارة الزيانية  
خاصة بعد القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي، انطلاقاً من  
حريرة ميورقة<sup>1</sup>.

ولم تكن مدة الرحلة محددة، فهي تخضع في الغالب للظروف  
المناخية، خاصة الرياح، والانقلابات الجوية، وحالة البحر<sup>2</sup>.

وتتغير سرعة السفن كثيراً في الفصل الواحد، بل في السفر  
الواحد. وعلى العموم فإن الرحلة المباشرة بين ساحل مرسية، مثلاً،  
وبين ميناء تنس تدوم أربعاً وعشرين ساعة وفي بعض الأحيان تدوم  
الرحلة، بين الجزائر وبين ميورقة اثني عشر يوماً. ويحصل أقصى حد  
للسرعة إلى اثني عشر أو ثلاثة عشر ميلاً في الساعة<sup>3</sup>، والمتوسط  
حوالي خمسة أميال في الساعة الواحدة<sup>4</sup>.

ولا تذكر المصادر سوى معلومات قليلة حول حمولة السفن  
منها أن حمولة السفن الإيطالية كانت تتراوح بين 300 و600 طن.  
خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين<sup>5</sup>، وقد بلغت

1 - Ibid, 46 et p 120 - 1

2 - Ibid, p.46 - 2

3 - سافر عبد الباسط بن خليل يوم السبت 14 ربيع الأول 871 هـ / 24 أكتوبر  
1466 م في شونة من افندة، من ميناء وهران إلى بجاية ودامت الرحلة يوماً  
كاملاً لانعدام الريح واستعمال المجاذيف (Brunschwig, Deux récits, p.67)

4 - انظر نجاة باشا، المرجع السابق، ص 100.

5 - عادل زينون، المرجع السابق، ص 57.



ويعتبر الميراث الواحد أملاك أصغر من سهم وفي بعض الأحيان  
 يتوزع الميراث مع المسيحيين في أملاك بعض أسهم سفينة واحدة  
 ويذهب البعض النصف، فيذهبون لملاكها مبلغا، يتفق عليه.  
 يمكن أن تكون العود (الخلفاء)، وعدد وصول هؤلاء التجار إلى ميناء  
 المصير، بحمول السفينة (تجارا بحريين، للعودة بهم أو لتواصل طريقها  
 إلى موطن أحدهم وفي هذه الحالة يتم اتفاق آخر بين ملاكها والتجار  
 العرب، ويذهب نصف حصة حبل حواء من السفينة على حدة<sup>1</sup>

وقد يشارك المسيحيون، وخاصة الحنويين والقطلايين،  
 فيهم، فيقدمون نقل السلع في البحر الأبيض المتوسط  
 ويشاركون في عملية تجميع السفن تدر على أصحابها أموالا طائلة، من  
 المال مثلا من سفينة من نوع لينى أجرت من بنسبة إلى وهران، بمبلغ  
 قدره ألف ومائتا فلس برشلوني، وهو ما كان يعادل ستين ديناراً.  
 وفي سنة 1418م أجرت سفينة، من وهران إلى ميورقة بمبلغ قدره  
 ستمائة دينار<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مثل هلال القطلايين، الوزير التلمساني، الذي يملك جزءا من سفينة  
 ميورقة سنة 1441م، (Ibid, p.57, note 81)

<sup>2</sup> Dufourcq op.cit. pp55,56

<sup>3</sup> في سنة 1403م انتقل جماعة من بجاية إلى الجزائر، في سفينة شراعية من  
 برشايوة، وفي سنة 1460م، انتقل جماعة من تجار تلمسان ووهران إلى الشرق  
 الإسلامي على متن سفينة حنوية. (Heers J. - Gènes au XV siècle, Paris, 1971, p.332 - Brunschwig, Deux récits de voyage, pp.135-136 - Dhout, Les ports de  
 l'Occident Musulman, p.359 ; Lespes Oran ville et port, Revue Africaine 1944, pp. 48

180



وهيما يتعلق بتنظيم النقل فقد وضعت بعض الترتيبات والقوانين لتنظيم العلاقة بين أصحاب السفن والتجار، فكانت العقود بين الطرفين : أصحاب السفن والتجار قبل القرن السابع الهجري، الثالث عشر الميلادي، شفوية، تعتمد على الثقة المتبادلة بينهما، لكن تطور الملاحة وازدهار النشاط التجاري، بعد ذلك، أدبأ إلى ظهور قوانين رسمية، وعقود كتابية، حددت مسؤولية كل منهما تجاه الآخر.

ففي الجمهوريات الإيطالية، ظهرت قوانين أعفت التاجر وخادمه وأمتعته من تكاليف النقل، وألزمته بدفع تكلفة شحن بضائمه فقط، وكان أصحاب السفن لا يسمحون للتجار، أحياناً، أن ينقلوا الحيوانات على متن سفنهم<sup>1</sup>

وكانت السفن التجارية تبحر، في البحر الأبيض المتوسط على شكل أساطيل، والأسطول، يتألف من سفينتين على الأقل، ترافقها سفن حربية، تحرسها، وترد عنها هجمات القراصنة<sup>2</sup>.

وقد اهتمت المدن الساحلية بتشكوين الملاحين، فالجمهوريات الإيطالية كانت تلزم ربابنة السفن التجارية أن يصطحبوا معهم عدداً معيناً من أبناء النبلاء لتدريبهم على الملاحة. كما كانت تعني

---

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 54-55.

2 - نفسه، ص 58.

بتسوية مشاكلهم ونزوحهم المهاد المسيحي، والأحوال المناسبة لهم<sup>1</sup>  
وكذلك كان شأن المدن الساحلية الأخرى في أوروبا

وكانت الملاحة البحرية كذلك تعاني من بعض الأخطار،  
وهي تتمثل، بالإضافة إلى الهجمات البحرية، والمغامر المائية  
الخطيرة، وتيارات الخللان، في القرصنة<sup>2</sup>

وكانت القرصنة عملاً دسّاساً يجرى في تلك الفترة،  
أدى إلى انتشار حالة الحرب، والسلب والتهريب، وردود الفعل، بين  
بحارة السواحل الشمالية وبين بحارة السواحل الجنوبية للبحر الأبيض  
المتوسط<sup>3</sup>، أي بين المسلمين والمسيحيين بمسألة عامة، وفي بعض  
الأحيان كان التجار أنفسهم يمارسونها وهم، الملاحة عموماً تعاني،  
طويلاً، من هذا المشكل الذي كان يفتك، خاصة في فصل الصيف  
ولم تكن أعمال القرصنة تقتصر على البحر، بل كانوا يتحينون  
الفرص فينزلون السواحل، ويقطعون الطرق، ويحتطفون الناس،  
فينشرون بذلك الذعر، والخوف، في قلوب السكان، ويزعجون  
التجار، وهناك بعض المعلومات سجلتها مصادر تاريخية عن بعض  
مغامرات التلمسانيين من هذه الظاهرة، وتبين أن البلنسيين كانوا  
يفتزمون كل الفرص للهجوم على سواحل تلمسان ولم يتوقفوا حتى  
بعد عقد المعاهدات<sup>4</sup> ففي ربيع 1286م، استولى القائد البلنسي

1 - عادل زيتون، المرجع السابق، ص 48

2 - نفسه، ص 61.

3 - أنظر : Marquis (G) Les villes de la côte algérienne : p.136

4 - أنظر : المعاهدة التي تمت بين أبي سعيد عثمان بن يوسف أسن وملك أراغونة  
أدفونس الثالث سنة 1286 م (بشاري لطيفة، المرجع السابق، الملحق رقم 1).

Guillem Escriba، في البحر. على سلع جلبها أحد رعايا الدولة الزياتية، وهو : ميمون بن عطار، عندما كان عائدا إلى بلاده، من جزيرة ميورقة. وبعث السلطان عثمان بن يفراسن احتجاجا إلى الملك جقمق الثاني، ليمنح رعاياه من أعمال القراصنة<sup>1</sup>

وفي نفس السنة، أمر جقمق الثاني بمحاكمة المينورقي Pere Dalman الذي قبض على التاجر العباس التلمساني، عندما كان متوجها بسلعه إلى جزيرة يابسة. وأطلق سراحه. حتى يؤكد للسلطان الزياتي عثمان، أن تجار بلاده يستطيعون ممارسة نشاطهم بمملكته في أمان<sup>2</sup>.

وفي 1 جويلية 1289 م قدم اليهودي المينورقي، سعدون بن عدا، شكوى، ضد القراصنة بيررويقي Pere Roig وجوم دي كاستيل Jaime de Castell وبيرينقردي كالقات Berenguen de Calfat الذين استولوا على مركبة يوم 29 جوان في مياه تنس<sup>3</sup>. كما أن القطلانيين، برشلونيين ومينورقيين، حاصروا سواحل تلمسان عام 1315 م لمدة شهر، وحطموا أسطول أبي حمو موسى الأول، واستولوا على سفينة كان هذا الأخير قد أجراها من برشلونة. وكرر البرشلونيون والبلنسيون الحصار، واستولوا على سفينة يملكها أخو السلطان الزياتي<sup>4</sup>.

في ظل هذه الظروف كان التجار التلمسانيون يضطرون في بعض الأحيان، إلى دفع ضريبة فردية للسلطات الأراغونية، حتى

---

1- Dufourcq, op.cit., p.347

2- Dufourcq, op.cit., p.438

3- Ibid, p.325, note

4- p.470 Dufourcq, op.cit.,

بحميتهم ونحمي سلمهم<sup>11</sup>. ولكن بحارة الدولة الزيانية لم يبقوا  
مسيطرين في الأيدي امام هذه الاعتداءات، بل كانوا يقومون برد الفعل، من  
ذلك أنهم هاجموا، سنة 1327 م، القطلانيين في عرض البحر فقتلوا  
سبعة عشر، وأسروا بعضا منهم، واستولوا على بعض ممتلكاتهم<sup>12</sup>.

وفي محرم سنة 869 هـ / أوت 1464م، أحضر إلى مدينة تلمسان  
أحد عشر نفرا من الفرنج، أسروا من ساحل هتين وكانوا وردوا  
اليها بمركب لخطف المسلمين والإغارة عليهم بالطرقات...<sup>13</sup>،  
فأعدم منهم ستة واقتدى الباقون<sup>14</sup>.

وقد كانت أعمال القرصنة تتسبب، من حين لآخر، في  
حدوث اصطدامات مسلحة في البحر، بين المسلمين والمسيحيين  
وخصوصا ما كانت تأخذ طابعا رسميا، كما حدث بين أراغونة  
وتلمسان، في سنوات 1263 م و 1265 م و 1273 م و 1275 م، لكن كفة  
المصالح الاقتصادية، المتمثلة في العلاقات التجارية، كانت أرجح في  
نهاية الأمر<sup>15</sup>.

وللتخفيف من حدة هذه الظاهرة السلبية على التجارة البحرية،  
عمدت مختلف الدول إلى العمل على توفير أكبر قدر ممكن من

1- Ibid. p348

2 Dufourcq, op.cit.p484.

3- Brunschvig, Deux récits, p.41

4- Id

5 - Brunschvig, Deux récits, p.41

الأمم لسمها وفي هذا الإطار كانت السفن تخرج في قوافل، حتى  
تعاون على الدفاع، في حالة تعرضها لهجوم ما، وكانت تلجأ أحيانا  
إلى الاستعانة بحراس البحر، فقسمت الجمهوريات الإيطالية رحلاتها  
إلى مراحل في كل مرحلة يصاحب سفنها أسطول بحري خاص  
للاحراسة، يرافقها لنقطة الحراسة الموالية، ويبقى في انتظارها هناك  
لحين عودتها لكي يصاحبها ثانية<sup>1</sup>، وقد أنشأت مرسيليا في النصف  
الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي وحدة بحرية من ثلاثمائة  
حارس للسواحل، لضمان أمن الملاحة<sup>2</sup>.

وهكذا كانت إمارة تلمسان تستقبل السفن المغربية  
والأوروبية في موانئها المتعددة، والملائمة في أغلبها للإرساء، ووفرت  
المخازن للسلع، ومتطلبات وسائل النقل البحري فكانت موانئها  
وخاصة هنين ووهران، محط استقبال أنواع عديدة من السفن  
الإيطالية<sup>3</sup> والفرنسية، والأسبانية إلى جانب المغربية. وهكذا لعبت  
إمارة تلمسان دورا لا يستهان به، في ميدان النقل البحري فساهمت  
بذلك في ازدهار الحياة الاقتصادية.

---

1 - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص 179

2 - Perroud, Les villes marchandes au XVI<sup>e</sup> siècle, Paris 1948, pp. 45-46.

## ميناء مستغانم ودوره في تطور المدينة خلال الفترة الإسلامية

أ. بلجوزي بو عبد الله  
قسم الآثار  
جامعة أبي بكر بلقايد  
تلمسان.

### الموقع الجغرافي

مستغانم مدينة من مدن الساحل الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وتقع على مستوى سطح البحر بحوالي 100م. يحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الغرب ولاية وهران ومن الشرق ولاية شلف. ومن الجنوب ولاية غليزان.

تتبع ولاية مستغانم إلى منطقة التل الغربي، ويرتفع على سهل تمتد مساحته 1000 كلم<sup>2</sup> ولا يتوق ارتفاعه 100م. وهو محاذي بشيعة وعمق وادي شلف من الشمال، ومنخفض وادي المقطع من الجنوب. ووادي مينا من الشرق، وأحبارا البحر من الغرب.

أما المدينة القديمة فهي مبنية على هضبة ترتفع 30م. عن مستوى سطح البحر، وتبعد بمسافة تقارب 1 كلم عنه. وتبعد عن محبس وادي شلف من الغرب بحوالي 15 كلم، وينحدر من الداخل وادي عين الصفراء.

مدينة مستغانم ومينائها من خلال المصادر والمراجع :

لن نكتسب سوى من الحرير معجولة في العصور القديمة ، والدليل على ذلك أن كتف بعض موفهم شهرة كبيرة كمراكز لتجمعات بشرية ساهمت بطريقة أو أخرى في إنشاء عدة مدن أصبح لها شأن كبير فيما بعد . ونكتسب هذا لا يعني أقول نجم بعض المدن نتيجة رداءة سواحلها ، وهو ما انعكس على علاقاتها التجارية البحرية.

وسنحاول من خلال هذه المداخلة إبراز دور الموانئ في تطور المدن . وذلك بأخذ مدينة مستغانم وميناتها كنموذج لهذه الدراسة.

وقد اعتمدت فيها على أقوال المؤرخين والجغرافيين والرحالة الذين تطرقوا إلى تاريخ المدينة وأثارها . وسنعمل على استقراء واستنباط نصوص هؤلاء المؤرخين لمعرفة الدور الذي لعبه الميناء في تطور المدينة.

تشير الكثير من المصادر والمراجع إلى قدم مدينة مستغانم حيث يصفها مار مول كار يخال (Marmol Carbajal) بأن : "... مستغانم مدينة موعلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على سفح جبل مطل على ساحل البحر... لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا عن المدينة..." ، في حين تذكر بعض الروايات أن الفينيقيين قد وصلوا إلى السواحل الغربية لبلاد المغرب واستقروا بمستغانم<sup>4</sup> ، ويؤكد ذلك وجود مواقع أثرية عثر فيها على صخور كتب عليها

بالخط الفينيقي في دوار الحرارة بالقرب من "كيزا"، وأخرى  
بسيدي أمحمد بن علي معروضة بمتحف وهران.

أما في العهد الروماني فالمصادر المتعلقة مستفانم نادرة،  
وتذكر بعض المراجع أن المدينة يرجع أصلها إلى الميناء الروماني  
القديم "موريستاغا" (Murustaga) الذي حدد موقعه على بعد أميال من  
المدينة إلا أنه لا يوجد أي أثر لهذا الميناء على الموقع الخاص بالمدينة.

وترجع Piesse L. ذلك إلى زلزال عنيف ضرب مدن عديدة من  
الساحل الإفريقي، وقضى على ميناء موريستاغا وجرفه إلى البحر،  
ويذكر أن ذلك كان متزامنا مع حكم الإمبراطور الروماني قالين  
(Gallien) في القرن الثالث ميلادي.

ولكن هذا لا ينفي وجود العديد من المناطق المحيطة بالمدينة  
تشهد على التواجد الروماني، مثل كيزا.

وأما في الفترة الإسلامية فإن المعلومات حول مدينة مستفانم  
ومينائها خاصة في القرون الأولى منه تكاد، تكون منعدمة، وكل  
ما أورده المصادر يتسم بالعموميات، حيث يذكر بعضها أن مدينة  
مستفانم كانت تابعة في عهد الإدارة إلى أحفاد سليمان بن عبد  
الله بن الحسن بن الحسن أخي إدريس الأكبر، إلى أن تغلب عليها  
زيري بن مناد الصنهاجي سنة 342هـ/953م بدعم من الفاطميين.

وتجدر الإشارة إلى أن مدينة مستفانم كانت على العهد الفاطمي  
تابعة لولاية تهرت التي كان يحكمها أحد ولاة الدولة الفاطمية.



وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) سيطر  
المرابطون نفوذهم على المغرب الأوسط، وذلك تحت قيادة يوسف بن  
تاشفين، الذي افتتح في حدود سنة 414هـ 1020م مدينة وهران وتيسر  
ومستغانم وجبال وانشر يس وأعمال شلتب بأجمعها إلى الجوارق<sup>1</sup>

وتذهب جل الكتابات سواء العربية منها أو الأندلسية إلى أن  
تأسيس مدينة مستغانم كان على يد هذا القائد المرابطي في النصف  
الثاني من القرن الخامس الهجري، حيث بنى بها مرصدا حربيًا  
يدعى حصن محال<sup>2</sup>، استقرت حوله حامية مرابطية للدفاع عن  
المدينة ضد الهجمات القادمة من البحر، وكذا إحباط الثورات  
الداخلية للقبائل المجاورة<sup>3</sup>، وحول هذا الحصن المشهور ببرج محال<sup>4</sup>  
نما عمران المدينة<sup>5</sup>.

ولعل ما يدعم هذا الطرح وصف ابن حوقل المتوفى سنة 480هـ  
المنطقة الواقعة بين تنس ووهران بقوله: "... ومنها ما يقصد تنس إلى  
مدينة وهران مراس لا مدن بها شهيرة..."<sup>6</sup>، وربما يدل هذا على أن  
مدينة مستغانم لم تكن سوى قرية صغيرة أسسها بعد ذلك يوسف  
بن تاشفين عند غزوه للمغرب الأوسط.

وفي النصف الثاني من القرن الخامس الهجري (11م) يذكر  
اسم مستغانم لأول مرة من طرف البكري الذي يصفها ضمن المدن  
الواقعة على الشاطئ وتحيط بها الأسوار، حيث يقول: "... وبين قلعة  
دلول هذه ومدينة مستغانم مسيرة يومين وهي على مقربة من البحر

وهي مدينة مسورة ... عبور ومساحين وطواحين ماء، ويبنى في  
رصدتها قصر كبير وهو قصر مصاب نهر شلم في البحر...

و نعرف أنه لم ينطرق إلى ذكر مؤسسها يوسف بن تاشفين،  
خاصة وأنه ذكر بمصر، فهو عندما يصفها لا يتحدث عنها  
كمدينة حديثة بل يتحدث عنها كمدينة ذات أهمية من الناحية  
الاقتصادية والعمرانية، لكنه في نفس الوقت يذكرها بصفة مدينة  
بحور البحر، وليس مبنية ميناء مما يدل ربما أن نشاطها التجاري  
كان مرتبط مع نهر الحجاز

وفي القرن السادس الهجري (12م) يصفها لنا الإدريسي حيث  
يقول ... وهي مدينة صغيرة بها أسواق وحمامات وجنات ومياه  
كثيرة... وبمقارنة ما ذكره البكري عنها في القرن الخامس  
الهجري (11م)، فإن الإدريسي يضيف إلى ذلك الأسواق والحمامات،  
مما يدل على أن المدينة قد عرفت انتعاش اقتصادي وحركة تجارية،  
ومع ذلك يصفها بالمدينة الصغيرة، ولا يشير إلى وجود ميناء بها.

أما في العهد الموحي فتذكر المصادر أن عبد المؤمن بن علي  
أمر في عام (1162م / 558هـ-559هـ) ببناء مائة مركب في موانئ  
المرسى الكبير، ووهران وأرزيو، وموانئ أخرى، في حين استثنى  
ميناء مستغانم، وحتى المصادر عندما تتحدث عن القواعد البحرية  
للأسطول الإسلامي المغربي في عهد الدولة الموحدية لا تذكر ميناء  
مستغانم، مع أنها تذكر الموانئ القريبة منه مثل ميناء تنس ووهران

وأرزهو والمرسى الكبير، وهنين، وهذه كلها دلالة على أن ميناء  
مستغانم لم يكن صالحا لرسو السفن

وفي القرن السابع الهجري (11م) يصفها علي بن سعيد المغربي  
فيقول: "وفي شرقها أي تنس مستغانم، وهي فرض مفراوة  
وبينهما ستون ميلا وينصب في شرقها نهر شلف، وتقابلها على  
ساحل الأندلس دانية المسافة بينهما ثلاث مجاز ونصف، وفي شرقها  
مدينة الحزازنة"<sup>1</sup>.

ويعلق إسماعيل العربي على هذا القول بأن مستغانم التي  
ذكرها البكري ووصفها ضمن المدن الواقعة على الشاطئ، ولكنه  
لم يدرجها ضمن قائمة المراسي التي أوردتها مما يمكن تفسيره أنها  
لم تكن تستخدم للحط والإقلاع في عهده، على أن ابن سعيد المغربي  
يقول هي فرض مفراوة التي تقابلها على ساحل الأندلس دانية

ويمكن أن نستنتج أيضا من عدم ذكر مرسى مستغانم من  
طرف البكري والإدريسي في القرنين الخامس والسادس الهجريين،  
لربما إلى القوس البحري الذي، ترسمه الواجهة الغربية، والمعرض  
للرياح القوية الآتية من الغرب، ولقد أثرت هذه الظاهرة بصورة سلبية  
على نشاط الميناء في تلك الفترة، عكس ميناء أرزيو الذي كانت  
تلجأ إليه السفن التجارية لأنه كان محمي من الجهة الغربية (انظر  
الخريطة رقم 02).

وإن يؤكد ذلك أنه لم يكن يوجد بمستغانم ميناء بالمعنى

تحقيقي قمر سنة 277هـ / 890م، وذلك لنفس السبب<sup>20</sup>.

وإنما ذكره من طرف علي بن سعيد المغربي في القرن السابع

هجري. وربما يكون قد تطور في هذه الفترة إلى مرسى صغير  
ترموه سفر صغيرة، كانت لها علاقات تجارية محدودة مع بعض  
مراكز الأندلس. خاصة وأن إنشاء الموانئ وتوسيعها قبل القرن السادس  
هجري كان يتطلب جهدا وإمكانيات مادية كبيرة<sup>21</sup>.

ومستغانم لم تكن مدينة ذات أهمية كبيرة في تلك الفترة،

بدليل أن اسمها ذكر لأول مرة من طرف البكري في القرن الخامس  
هجري. ووصفها الإدريسي في القرن السادس الهجري بالمدينة  
الصغيرة. كما يفسر عدم ذكر مينائها وبطن نموها إلى إحاطتها  
ربما بعدن أكثر أهمية مثل تنس ووهران وتلمسان.

وفي القرن الثامن الهجري (4م) تصف لنا لوحة من الرخام

منقوشة بخط أندلسي وصفا دقيقا ومهما لما قام به السلطان المريني  
أبي الحسن بعد فتحه لمدينة مستغانم، وهي اللوحة التأسيسية  
للمسجد الذي بناه سنة 742هـ / 1341م ويقول ألفرد بال (Alfred Bel) أن  
بناء هذا الجامع هو الدليل الوحيد على مرور حكام فاس بمستغانم<sup>22</sup>.

ومما وجد مكتوبا على هذه اللوحة أن السلطان المريني أبي

الحسن وقف على الجامع الكبير حانوتين بالسوق الكبير وبعض  
الأفران، مما يدل على أن المدينة توسعت ونشطت بها التجارة، ولا

شك أنه كانت هناك مبادلات تجارية مع المدن المجاورة، كما أن ميناءها كان يستخدم لنفس الغرض مع الضفة الأخرى من البحر حتى قبل مجيء المرينيين.

حيث تذكر بعض المراجع أنه في سنة 731هـ / 1330م، بلغت قيمة المبادلات التجارية بين السلطات الكتالونية (إسبانيا) ومستغانم حوالي 3000 دينار ذهبي من الواردات و580 دينار ذهبي من الصادرات، حيث كانت مستغانم تصدر جلود الحيوانات والشمع النباتي، وتستورد الصناعات الحديدية والأقمشة<sup>21</sup>.

وفي النصف الأول من القرن التاسع الهجري (15م) أورد الحميري نصا مشابها لما جاء به كل من البكري في القرن الخامس الهجري والإدريسي في القرن السادس الهجري، والواضح أنه منقول عنهما، بحيث لم يضاف شيء على ما ذكرناه<sup>22</sup>.

وفي القرن العاشر الهجري (16م) يصف لنا الرحالة حسن الوزان مدينة مستغانم، وبعد أن أشار إلى تاريخها القديم وحضارتها الكبيرة، يصف لنا المدينة في الفترة التي عاصرها، فيذكر أراضيها الخصبة وبساتينها ودورها الجميلة، ونوه بوجود صناعات كثيرون ينسجون الأقمشة، وفي الأخير يشير إلى مينائها الصغير الذي كانت تقصده السفن الأوربية للتجارة، حيث يقول :  
"مستغانم مدينة بناها الأفارقة على ساحل البحر المتوسط...وكان لها في القديم حضارة كبيرة وسكان كثيرون...وفيها صناعات كثيرون

ينسجون الأقمشة...لها ميناء صغير كثير ما تقصده السفن الأوربية  
لكن أصحابها لا يحققون أرباحا مهمة لشدة فقر السكان<sup>27</sup>.

ويتضح لنا أيضا من قول الحسن الوزاري أن ميناء مستغانم بقي  
على حاله ولم يتطور كثيرا بدليل وصفه بالميناء الصغير، وهو نفس  
الوصف الذي يشير إليه ابن سعيد المغربي.

ولقد أعطى مجيء اللاجئين الأندلسيين مع مطلع القرن  
السادس عشر ميلادي واستقرارهم بمدينة مستغانم وضواحيها  
انتعاشا كبيرا لنشاطها الاقتصادي ونموها السكاني<sup>28</sup>، بحيث  
عرفت زراعة القطن انتشارا كبيرا في عهدهم<sup>29</sup>.

وربما يعود هذا إلى نشاط ميناء مستغانم، وربط سكانها  
علاقات تجارية مع الدول المجاورة، بدليل وصف مارمول كاربخال  
في القرن 11هـ/17م ميناء مستغانم بالمرسى الجيد حيث يقول بأن :  
"... مستغانم مدينة موعلة في القدم بناها سكان البلاد الأصليون على  
سفح جبل مطل على ساحل البحر...لها مرسى جيد لكنه بعيد قليلا  
عن المدينة..."<sup>30</sup>.

وفي القرن الثاني عشر هجري (18م)، عرفت مدينة مستغانم  
تحت سلطة باي الأيالة المغربية مصطفى بوشلاغم، انتعاشا كبيرا  
لنشاطها الاقتصادي والتجاري وكذلك العمراني، حيث قام هذا  
الباي ببناء عدة منشآت عبر كامل الأيالة<sup>31</sup>.

واستغل الباي مصطفى بوشلاغم ميناء هذه المدينة لربط علاقات تجارية مع الضفة الأخرى من البحر المتوسط. بدليل انه بعد إعادة احتلال الأسبان لمدينة وهران سنة 1445هـ/1732م. لم يستطع هذا الباي الدفاع عنها، فخرج منها ونقل مقر حكمه إلى مستغانم، ويرجع مارسال بودان (Marcel Bodin) اختيار هذا الباي لمدينة مستغانم بدلا من معسكر التي كانت عاصمة البايك من قبل. إلى حاجته للتزود بالعتاد والسلاح عبر الميناء من طرف الإنجليز. كما كان يفعل ذلك في ميناء وهران"، وهذه ربما أيضا إشارة إلى إعادة تهيئة الميناء ليصبح جاهزا لاستقبال السفن.

وفي سنة 1808م يصفها القائد بوتن (Boutin) بأنها مدينة صغيرة محصنة ولا يوجد بها حركة تجارية"، وربما يقصد هنا النشاط التجاري للميناء. وهذا طبيعيا لأن ميناء المدينة كان محاصرا من طرف الاحتلال الأسباني بوهران، ولم تعرف المدينة الاستقرار إلا بعد الطرد النهائي للأسبان من وهران من طرف الباي محمد الكبير سنة 1207هـ/1792م<sup>2</sup>.

وبقي مشكل ميناء مستغانم حتى بعد الاحتلال الفرنسي للمدينة سنة 1833م، حيث تشير معظم المراجع انه حتى سنة 1885م تاريخ بداية البناء الجدي للميناء لم يكن هذا الأخير صالح لرسو السفن، ولا يقدم لها الحماية الكافية<sup>3</sup>.

حتى أن مدينة مستغانم لم تأخذ أهمية وحوالة مهمة أثناء الاحتلال إلا بعد إنشائها للميناء. وذلك لنفس السبب (الرياح القوية الأتية من الغرب).

وهنا يعبر أحد الكتاب الفرنسيين عن حالة ميناء مستغانم بعد الاحتلال فيقول : " . كان العمال عند نقلهم السلع إلى السفن يدخلون على بعد أمتار في الماء لوضع السلع في السفن ، وفي حالة تغير الجو تسرع السفن للاحتماء في ميناء أرزيو الطبيعي.. وقبل بناء الميناء بني رصيف ميناء متواضع على طول 800م على الجهة اليسرى لمصب وادي عين الصفراء الذي يمر وسط المدينة ، ونقصت بذلك الفترة التي كانت تستغرق في نقل السلع.. وبعد اخذ ورد بين مسئول مستغانم وبين الحكومة الفرنسية تقرر بناء الميناء " .

والذي يوفر حالياً الأمن لكل السفن حتى الكبيرة الحمولة منه " . انظر (الصورة رقم : 01) ، و (الصورة رقم : 02 و 03).

### خلاصة البحث

لقد ساعدنا الإطلاع على بعض مؤلفات المؤرخين والرحالة الذين تطرقوا لمدينة مستغانم بالوصف أن نستشف الدور الذي كان يلعبه ميناء مستغانم بالنسبة للمدينة ، وحاولنا من خلالها تقريب الصورة التي كان عليها الميناء ومدى أهميته بالنسبة للمدينة ، واستطعنا أن نخرج بالنتائج التالية :



- أن مدينة مستغانم أهدت في التطور في غياب ميناء صالح للملاحة البحرية، حتى أن معظم المصادر والمراجع لا تتحدث عن مستغانم، إلا وتشير إلى سفر حجم مبانها أو عدم صلاحيتها للنشاط البحري، وبالتالي فإن ميناء المدينة قد أثر سلباً في تطور المدينة.
- يعود تأثير الميناء بالسلب على تطور المدينة إلى القوس البحري الذي ترسمه واجهته البحرية، والمعرض للرياح الآتية بشدة من الغرب، والتي غالباً ما تكون عنيفة، حيث كانت تتجه السفن الراسية قبل بناء الميناء إلى ميناء أرزيو المأمن من الجهة الغربية.
- أما دوره الإيجابي (غير مباشر) فكان رد الهجمات الإسبانية على المدينة، وذلك بحكم أن الميناء كان غير صالحاً لرسو السفن ومنها الحربية، حيث يذكر مارسال بودان أن الأسبان لم يقوموا بأي جهود لاحتلال مدينة مستغانم بعد الحملات الثلاث الفاشلة للكونت دي الكودات (Comte D'Alcaudète) سنوات (1543م- 1547م- 1558م)، ويفسر ذلك بضعف ميناء المدينة، ويستدل بالرسالة التي كتبها الأمير Juan André Doria سنة 1593 "مستغانم ليس فقط لا تحتوي على مرفأ ولكن أيضاً على ملجئ، فهي مدينة ضعيفة احتلت بدون مساعدة الأسطول من طرف الجنود الذين قدموا من وهران..."<sup>46</sup>.
- بالرغم من موقع الميناء المريب ووقوفه حاجزاً أمام نمو التجارة البحرية للمدينة في العصور السابقة، إلا أنه تم معالجة هذا العيب الطبيعي والتغلب عليه بعد مرور 60 سنة من الاحتلال.



الصورة رقم : 01 مدينة مستغانم ومينائها في الفترة الاستعمارية



الصورة رقم : 02 و 03 ميناء مستغانم في الوقت الحالي

MONTANUS



الخريطة الطبوغرافية لمدينة مستفانم

## المراجع :

1- Belhannou (M.) : Histoire de Mostaganem des origines à l'occupation française S.N.E.D. Alger 1976 P. 13.

2- Proux N. : Oran et l'Algerie en 1887 notice historique , Scientifique et économique T. 2 Oran 1888 P. 21.

3- مرمول كبريتي، وصف إفريقيا، ترجمه عن نعرسية محمد حعي وأخرون، ج 2، دار نشر ثقافة، الرباط-المغرب، 1988، ص 350.

4- Clavier J. et autres : Livre d'Or de l'Oranie Ed. De l'Afrique du nord, Illustrée, Alger, 1925 P. 467.

5- Proux N. : La Blanche 1871 P. 210-213.

6- Ponsse L. : Itinéraire de l'Algerie de la Tunisie et de Tanger Paris 1885 P. 270, Voir 1.

7- Lallemand (CH) : L'Ouest algerien, Challame éditeur, Paris 1891 P. 153-154.

8- Gsell (st), Atlas Archéologique de l'Algerie, F. 21 p. 2, Paris, Alger 1902-1911.

9- عبد الرحمان تجيلاتي، تاريخ الجزائر العام، ط 5، ج 1، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1983، ص 183.

10- ربيع بوناز، المغرب العربي تاريخه وثقافته، ط 3، دار الهدى، عين مليلة-الجزائر، 2008، ص 129.

11- ابن أبي زرع، الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط-المغرب، 1970، ص 143، أنظر :

- عبد الرحمن بن خلدون، المعبر وديوان المبتدا والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، ط 1، ج 6، ص 220، وج 7، ص 55، دار المكتب العلمية، بيروت- لبنان، 1992.

12- Jacob (M.) : L'Algérie pittoresque ou histoire de la régence d'Alger, Toulouse, 1845, P. 114.

و انظر : - أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، ط 2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، (دث)، ص 237.



- (24) - محمد بن عبد المنعم الحميري، **الروض المطار في خبر الأقطار**، تحقيق إسمان عباس، دار القلم للطباعة، بيروت-لبنان، 1975، ص.558.
- (25) - الحسن بن محمد الوزان، **وصف إفريقيا**، ط.2، ج.2، ترجمة محمد حجي، ومحمد الأخضر، 1983، ص.32.
- (26) - ناصر الدين سعيدوني، **دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني**، ط.1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000، ص.558.
- (27) - Barbier (J.) ; *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie*, Paris, 1855, P.234.
- (28) - مارمول كويخال، **المصدر السابق**، ج.2، ص.350.
- (29) - الأغا بن عودة المزاري، **طلوع سعد السعود في أخبار وهران والجزائر وإسبانيا وفرنسا في أواخر القرن التاسع عشر**، تحقيق ودراسة : يحي بوعزيز، ط.1، دار الغرب الإسلامي، ج.1، بيروت -لبنان، 1990، ص.275-276.
- (30) - Bodin (M.) ; *Tradition indigènes sur Mostaganem itinéraire Historique et légendaire de Mostaganem et de sa région*, Oran, (S.D ), P46.
- (31) - Boutin ; *Reconnaissance des villes fort et batteries d'Alger*, publiés par Gabriel esquer, Paris , 1927. ■. 124
- (32) - أحمد بن مهال التلمساني، **رحلة محمد الكبير باي الغرب الجزائري إلى الجنوب الصحراوي الجزائري**، تحقيق وتقديم محمد بن عبد الكريم، ط.1، عالم الكتب القاهرة، 1969، ص.25.
- (33) Anoyal (J.) « *Mostaganem port méditerranée* » Revue municipale de Mostaganem 1e année N1 août- septembre- octobre- 1955- p.04
- (34) Anoyal (J.) : " *Création d'un port : Projets et réalisation*", Revue municipale de Mostaganem, 1er Année, N 2, 1955-1956, P. 11.
- (35) - X - *Le vieux Mostaganem* in journal d'économie politique régional, N. 17, 25 septembre 1920. p07
- (36) Bodin (M.) ; *Op.Cit*, P.11-12

## الفنادق ودورها التجاري في المغرب الأوسط

أ.د. نعيمة عميروش

تسم التاريخ - جامعة الجزائر

لقد ازدهرت الحياة التجارية في المغرب الأوسط الإسلامي وبخاصة في بداية القرن التاسع الميلادي. فكانت الموانئ الساحلية التي أنشأها الملاحه الأندلسيين بمثابة أول خطوة نجم عنها تكوين مدن بحرية ككتس الحديثة ووهران وبونة الحديثة ومرسى الخزر ومرسى الدجاج وميناء بجاية، وهو ما تبرزه جليا مكتب "رحانة على رأسهم ابن حوقل في القرن الثامن الميلادي والبيكري في القرن العاشر والإدريسي في القرن الثاني عشر الميلادي من خلال ذكرهم لموانئ ومراسي المغرب الأوسط ودورها في نشوء أهم طرق الملاحه البحرية في البحر المتوسط مع الإشارة إلى نشاط التجار الأندلسيين في هذه الموانئ<sup>(1)</sup>.

كما أن الموقع الإستراتيجي الذي يتمتع به المغرب الإسلامي المطل على البحر الأبيض المتوسط جعله محط أنظار الدول المتوسطية التي تسعى لتوسيع مصالحها التجارية والتوغل في القارة الإفريقية طيلة العصور الوسطى. حيث أبرمت في القرن الثاني عشر الميلادي وتزامنا مع الحركة الصليبية ونمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية، سلسلة من الاتفاقيات بين المغرب الإسلامي والإيطاليين

تواصلت إلى بداية القرن السابع عشر الميلادي، فكانت هنوا وبيزا  
الرائدين في التجارة مع سواحل المغرب الأوسط، حيث سجلت  
أسبقية وجودهما في الحدود العربي المبحر المتوسط منذ بداية القرن  
الثاني عشر الميلادي، وهو ما ينحس في الاتفاقيات التجارية التي  
أبرمتها الدولة المراتية مع جمهورية بيزا، حيث في سنة 1133 م.  
حيث أبحرت باخرقان مغربيين إلى بيزا من طرف ملك المغرب علي  
بن يوسف بن تاشفين حملت على ظهرها بعثة دبلوماسية وهناك جرت  
مفاوضات بين الدولتين وتم على إثرها التوقيع على معاهدة سلام  
وتجارة سنة 1133 م.

وفي سنة 1155م عقدت الدولة الموحدية اتفاقية مع جمهورية  
جنوة تضم عددا من البنود التجارية تتعلق بتجارة الجنوبيين في تونس  
وطرابلس وسبتة وسلا وبجاية كما هدفت هذه الاتفاقية إلى حفظ  
السلام بين البلدين وضمان علاقات طيبة<sup>41</sup>، وكانت الدولة الموحدية  
تحدد الموانئ التي ترسو فيها السفن المسيحية، ففي سنة 1186م  
أبرمت معاهدة مع تجار بيزا لم تسمح لهم بالتجارة إلا في سبتة،  
وهران، وبجاية، وتونس، والمرية، ولا ترسو سفنهم في بقية الموانئ  
المغربية إلا في حالة الظروف المناخية السيئة<sup>42</sup>، كما انضمت بعد  
ذلك كل من مدينة أمالفي ومدينة البندقية ومرسيليا إلى المنافسة  
التجارية على موانئ الساحل الشرقي<sup>43</sup>، كما صب القطلانيون  
انشغالهم منذ القرن الثالث عشر على النواحي والسيطرة على أهم



الموانئ المغربية كبجاية وتونس والمهدية ووهران والجزائر وطنجة  
وسبتة والجزيرة وجبل طارق<sup>١٦</sup>.

ولعلّ تطور تجارة مدن المغرب الأوسط واهتمام المدن الإيطالية  
بها، دعمه اهتمام السلطة بإنشاء المؤسسات الاقتصادية والتجارية  
كدور صناعة السفن، الأسواق، القيسريات، والأهم بالنسبة لهؤلاء  
التجار المسيحيين المتوافدين إلى موانئ المغرب الأوسط، هو الاهتمام  
بإنشاء الفنادق التي تعتبر المأوى الوحيد لهم.

وقد شجعت الفنادق الموجودة في بجاية مثلاً، التجار المسيحيين  
على المجيء والمكوث بها، خصوصاً في القرن الثالث عشر الميلادي  
عندما سمحت الدولة الموحدية للتجار المسيحيين الجنوبيين والبيزيين  
والمرسلين ببناء فنادق لهم<sup>١٧</sup>، وهذا ما يعني أن هؤلاء التجار الأوروبيين  
أصبحوا يمتلكون امتيازات اقتصادية مهمة في المنطقة، واكتسبوا  
مراكز تجارية ثابتة، وأن السلطة الحاكمة تشجعهم على الاستمرار  
في نشاطهم التجاري، ومن الطبيعي أن يزداد إنشاء فنادق التجار  
المسيحيين في كل الموانئ والمدن الساحلية والتجارية في المغرب.

فما هو دور الفندق في تدعيم تجارة المدن المتوسطية في موانئ  
المغرب الأوسط ؟ وكيف كانت سياسة السلطة المغربية تجاه هذه  
المؤسسات ؟ من هو المسؤول عنها ؟ وكيف تم تنظيمها ؟. هذا ما  
سوف نحاول الكشف عنه من خلال هذه الدراسة.

تُقد تعددت التسميات التي تطلق على المنشآت المعدة لاستقبال المسافرين في الدولة الإسلامية، ووردت بأسماء مختلفة فسميت في بلاد الشام (الخانات) والتي يعود أصلها إلى اللغة الفارسية، حيث كانت تعني المبنى المقام على الطريق لإيواء القوافل والجنود. وفي مصر الوكالات أو (قيسارية) وهي رومانية أو (كارافان سراي) وهي تركية وتعني (قصر القافلة)، و(سمسرة) في اليمن، و(فندق) في المغرب والاندلس التي يرجح البعض أنها واردة من اليونانية (Pandokeion)<sup>(٨)</sup>.

والفندق في المغرب الإسلامي هو اصطلاح يدل على محل للنزول أو لإقامة المسافرين خاصة من التجار ودوابهم وسلعهم، وهو عبارة عن مبنى كبير به مجموعة من الحجرات، تعرف بالبيوت، جميعها تحيط وتشرف على قناء رئيسي يتوسط المبنى، وتتكون معظم الفنادق من دورين، ولها مدخل واحد بوابته ضخمة يسمح بدخول الدواب التي يتم بواسطتها نقل السلع من وإلى الفندق<sup>(٩)</sup>.

وقد شاع استخدام مصطلح الفندق في أقطار المغرب الإسلامي، حيث عرف منذ عهد مبكر، فقد كان يوجد في القرن الثالث الهجري/ التاسع والعاشر الميلاديين، فندق بميلة في المغرب الأوسط يسمى فندق فرجون نسبة لمالكه، وفندق البلزيمين بالقبروان برقادة<sup>(١٠)</sup>، وبما أن ميلة مدينة صغيرة، فهذا يؤكد وجود الفنادق قبل هذه الفترة خصوصا بالمدن الكبرى<sup>(١١)</sup>.

وقد كان لكلمة فندق في المغرب الإسلامي دلالة واستعمال قد لا ينطبق أحيانا على المفهوم المتعارف عليه، وهو ما تحدده المهام التي ارتبطت بالفنادق، والتي يمكن أن نستخلصها من خلال بعض الإشارات الواردة في المصادر الإسلامية، حيث نجد أكثر المهام شيوعا لفنادق المغرب ما يلي :

استعمال الفنادق للإقامة -نزل-، حيث كانت مكانا لإيواء الغرباء، وقد تعددت هذه الفنادق في المغرب كما تشير إليه كتب الرحالة، وكانت مقصدا للغرباء من مختلف الطبقات الاجتماعية، حيث يشير حسن الوزان إلى بعض الممارسات الرذيلة التي كانت تنتشر في فنادق فاس<sup>(12)</sup>. وكان عددها كبيرا حيث يذكر السبتي ثلاثمئة وستون فندقا بسبتة<sup>(13)</sup>، وبلغ عدد الفنادق في فاس المعدة للتجار والمسافرين والغرباء أربعمئة فندق وسبعة وستون فندقا أيام الناصر الموحدي<sup>(14)</sup>، ويرجع إزدياد عدد هذه الفنادق كون بعضها جمعت بين الإقامة والمهام التجارية فتجد :

استعمال الفنادق كوكالات تجارية تقوم باستقبال وتخزين السلع، فقد ارتبطت العديد من فنادق المدينة بنشاط التجارة الداخلية وتجارة القوافل، حيث كان يتم استقبال البضائع القادمة من مختلف المدن في الفنادق وهناك تتم المبادلات والتخزين، إذ كان بالفنادق حجرات الإقامة بالدور العلوي ووسائل التخزين والعمل بالدور الأرضي فيشير السبتي إلى فندق غانم الذي يشتمل على ثلاث طبقات

والتي بنيت بها وبنيت مصريات وهو قديم البناء من بناء المراكطين<sup>(١٠٠)</sup>،  
 ويرى بعض حواري الدوران ان الفنادق التي كان يسكنها التجار من درجة  
 اعمدة مكاتب فريدة من الحامض<sup>(١٠١)</sup>، وإلى جانب هذا النوع من الفنادق  
 مجموعة اخرى اشتهرت بتجميع وتسويق سلعة محلية مثل  
 السمك والارز والملح، وقد يوجد أكثر من تاجر بهذه الفنادق  
 ويأدرون في التجارة في سلعة من نوع واحد<sup>(١٠٢)</sup>.

واسمعمل الفندق كذلك كمتودع للسلع، فكانت الفنادق  
 عبارة عن محارن، يذكر السبتي ان أعظم الفنادق بناء وأكثرها  
 اتساعا ساحة الفندق الكبير بسببة المعد لاختزان الزرع (القمح)،  
 ويحتوي على اثنين وخمسين مخزنا ما بين هري وبيت، تسم تلك  
 المحارن من قفزان الزرع الآلاف العديدة التي لا تبلغ الحصر، ومن  
 سخامته ان له بابين : باب إلى صفته والآخر إلى الشوارع المحملة  
 الدائرة بالطبقة الثانية لكون الأرض مرتفعة من تلك الجهة تدخل  
 على البابين الجمال بأحمالها مع الإرتفاع والإتساع الكبير، فإذا  
 أبصر الرائي ما يدخل منها على الباب الأعلى ودورانها في تلك  
 الشوارع بأقنابها وغرائر الزرع المحملة عليها هاله ذلك وتعجب  
 منه<sup>(١٠٣)</sup>، كما نهى يحيى بن عمر البدويين إذا أتوا بالطعام ليبيموه فلا  
 يتركوه في الدور والفنادق وأن لا يبيموه في الفنادق ولا في الدور وأن  
 يخرجوه إلى أسواق المسلمين<sup>(١٠٤)</sup>.

استعمال الفنادق في الصناعات الحرفية، لقد وجدت العديد من الفنادق التي خصصت لجميع حرف وصناعات متشابهة، فكانت تحتوي على معالم أسماء الحرف والتجارين والتلاسمين إلى غير ذلك من الصناعات التي كانت تزاوّل بهذه الفنادق<sup>(1)</sup>

استعمال الفنادق كوسائل للتجارة الخارجية، حيث انتشرت في المغرب ابتداء من القرن الثالث عشر الميلادي فننادق التجار المسيحيين، وهي أبنية خاصة للوكلاء التجاريين المسيحيين وقناصلهم، وارتبطت هذه الفنادق بنمو الحركة التجارية للمدن الإيطالية في موانئ الحوض الغربي للبحر المتوسط<sup>(2)</sup>.

فبرز المغرب الأوسط بنشاطه التجاري في القرن الثاني عشر الميلادي كما سبق ذكره، اقتضى إقامة أمكنة لنزول المسافرين من التجار، فخصصت أبنية لذلك الغرض ومنه شاع استعمال مصطلح فندق للتعبير عن مقر إقامة التجار المسيحيين، على أنه لم نثر على ما يفيد عن وضع هذه الفنادق قبل القرن الثالث عشر الميلادي، ومعظم الفنادق القائمة من هذا النوع يعود للعهد الموحي والقليل منها قد يعود إلى العهد المرابطي. وبالمفهوم الذي عرفت عليه هذه الفنادق التي نتعرض لها في هذه المقالة فقد يكون هذا الاستعمال قد برز خلال هذه الفترة فقط وإن تلك الفنادق أحد نتائج التطور التجاري ونشاط حركة الموانئ التجارية، ولعل الفنادق التي وجدت قبل وتذكرها مصادر التاريخ الإسلامي في المغرب كانت مصطلحا مرادفا لما يعرف

في العمارة الإسلامية بالخان هضبات مؤسسة تجارية تزود النزلاء بالسكن وتخزين سلعهم وخدمات أخرى.

### الفندق مكان لإيواء التجار المسيحيين

أقام التجار المسيحيون في المغرب في فنادق خاصة تخضع لقوانين صارمة، حتى يشعروا لهم إتمام أعمالهم على أكمل وجه في الموانئ ويرجع ذلك النوع من المباني إلى بداية العهد الموحدي، حيث انتشرت في المدن الساحلية، وذلك تسهيلا للتجار الوافدين إليها والعمل على راحتهم أثناء تواجدهم، وقد احتوت مدن المغرب الأوسط كمدينة بجاية وتلمسان على عدة فنادق. وحمل كل فندق اسم الجالية التي تقيم فيه ولا تزارحها جالية أخرى فقد وجد في تلمسان فندقان خصصا لإقامة التجار الوافدين من جنوة والبندقية<sup>133</sup>، كما خصص فندق للميورقيين في مدينة بونة، وفندق للتجار المرسيليين في بجاية<sup>134</sup>.

وكان مصطلح الفندق كان يشير إلى حي كبير أو مدينة صغيرة تقع إما بجوار المدينة المغربية أي في ربضها<sup>135</sup>، أو داخل المدينة وفي أهم مراكزها، أي حول المسجد أو بالقرب من دار الإشراف على عمالة الديوان<sup>136</sup>.

وقد اهتم كل من أهل بيزة وفلورنسا وجنوة والبندقية والصقليين ومرسيليا وميورقة والأراغونيين والروسيين وكونط مونبلي الذين كانوا رعايا ملوك ميورقة وأراغون حتى سنة 1344م بإقامة مؤسسات تجارية بالمغرب، وكانت تونس والمهدية وطرابلس

وبجاية وتلمسان وسبتة ووهران من أهم المدن التي توجد بها فنادق المسيحيين وقد كان لبيزة وجنوة مراكز تجارية بكل من صفاقص وقابس وسلا منذ القرن الثاني عشر، وقد جاء في وثيقة لأراغون أن تجار جنوة كانت لهم وكالة دائمة وإعفاء خاص بجيجل<sup>(26)</sup>.

ويقطن هذه الفنادق في الغالب الأعم التجار المسيحيون والقناصل، خاصة منهم ممثلي الشركات التجارية الأجنبية، التي تقوم بعملية التصدير والاستيراد والإشراف على التجارة وتنظيمها. ولعلها كانت تتمتع بحصانة تشبه في هذا الأمر البعثات الدبلوماسية والسفارات<sup>(27)</sup>، لذلك أصبح الفندق في المغرب يشغل مكانة هامة في العمران الاقتصادي.

ولا تشير المصادر التاريخية الإسلامية إلا نادرا إلى وضعية الفنادق ونزلاتها في المغرب الإسلامي، في حين تعتبر الوثائق والاتفاقيات أكثر ما يفيد في تتبع تاريخ الفنادق ووصف وضعية التجار الأجانب وحياتهم اليومية في المدن الإسلامية<sup>(28)</sup>، وكان التجار المسيحيون يفضلون الإقامة قرب البحر<sup>(29)</sup>، فكان الفندق في المغرب المكان الأكثر أهمية بالنسبة لهم، لا يوجد بطبيعة الحال في كل مدن المغرب الأوسط، ولكن ما إن تظهر لدولة أوروبية الأهمية التجارية لمنطقة أو مدينة معينة في المغرب الإسلامي حتى تسعى عند السلطة للحصول على عقار مخصص لإيواء جاليتها من تجارها وعندما لا توجد مثل هذه المؤسسات يستخدم الفندق أو الخان

الإسلامي لذلك<sup>(1)</sup>، فقد كانت بجاية حلقة وصل تجاري مهمة لذلك أقام البيزيين بأعداد كبيرة فيها في القرن الثاني عشر<sup>(2)</sup>، وكانت هناك اتفاقيات تضمن لهم الامتيازات التي حصلوا عليها في شمال إفريقيا، مع أنه من الصعب تحديد تاريخ أول اتفاقية بين المغرب وبيزة إلا أنه أقدم تلك الاتفاقيات التي وصلتنا تعود لسنة 1230م، وقد جاء في أحد بنودها منح البيزيين حق إقامة فنادق وحمامات ومقابر وكنائس في كل مدن إفريقية ومملكة بجاية<sup>(3)</sup>، ومع أن الجنوبيين كانوا يمتلكون مباني هامة في العديد من المدن حيث تشير اتفاقية 1230م إلى أن مخازن الجنوبيين إلى مخازن الجنوبيين في تونس مكان أوسع من مخازن البيزيين غير أنها لا تتوزع في كل المدن التي تتاجر فيها جنوة لذلك كانوا يضطرون لكرء أمكنة لتخزين سلهم في مخازن أجنبية، وفي اتفاقية سنة 1236م طورت فيها جنوة من امتيازاتها في المغرب حيث حصلت على حق بناء فنادق مفصولة عن فنادق غيرهم من الجاليات المسيحية في المدن التي كانت تتاجر فيها<sup>(4)</sup>، وكان للبندقية اتفاقيات مع المغرب منذ 1230م في نفس فترة اتفاقيات جنوة وبيزة ومرسيليا، ولكنها طورت امتيازات تجارها في تونس وبجاية إلى الحد الذي وصلته بيزة، فقد نصت اتفاقية في 1 أفريل 1251م مع محمد أبي عبد الله والذي يضمن لمدة 40 سنة حماية الأمير لتجارة البندقية البرية والبحرية، ويمنحهم الحق في إقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها، وفي 1252م منح أمير تونس لتجار فلورنسا امتيازات تجارية وحق إقامة كنيسة وفندق بتونس<sup>(5)</sup>



وله يكن من الضروري إقامة فنادق في المدن الثانوية التي يتاجر بها المسيحيون فكان بالإمكان الاكتفاء بمحل متميز عن متجر المسيحية الأخرى حيث يودعون بضائعهم في أمان وكان ملك تقرب عام 1358م يضع تحت تصرف التجار البيزيين منزلا في حالة تعذر وجود فنادق في المدينة. وكان هذا الحق مخولا لكل مسيحيين اللذين منحهم السلطان امتيازات تجارية، ويذكر حسن الوزان أن صاحب قسنطينة أمر ببناء منازل ومخازن للجنوبيين اللذين كانوا يتجرون في ميناء سكيكدة<sup>(14)</sup>. كما كانت فنادق المسيحيين موجودة بحي واحد ومجاورة لبعضها البعض وقد حرصت المعاهدات على تفريق الفنادق لكي تستقل كل دولة بفنادقها<sup>(15)</sup>.

وعلى هذا الأساس أصبحت الفنادق مقرات سكنية مستمرة يستأجرها المقيمون لوقت طويل أو بصورة مؤقتة، مع ذكر أنه لا نجد مادة تاريخية تشير إلى إقامة التجار مع عائلاتهم في تلك الفنادق ويرجع ذلك أكيد إلى منعهم من اصطحاب واستقدام نساء من بنات جنسهم من طرف السلطات المغربية كما تعذر عليهم التزوج بنساء من أهل البلاد<sup>(16)</sup>، فالإشارات النادرة والواردة في المعاهدات حول وجود النساء لا تذكرهم كزوجات للتجار وهذا ما تشير إليه اتفاقية 1273م بخصوص قنصل القطاليين في بجاية ودخله المادي والذي يتضمن الأجر ودخل الفندقين والحانة، أجر شقق ومعامل كلا من الصنائع والنساء...، وعلى الأغلب أن هؤلاء النسوة يعملن في الفندق<sup>(17)</sup>. كما أن بعض الوكلاء التجاريين كانوا يصحبون

ساعة ليس يتطور نهمة ويحفظهم في ماضيهم، مثلا البيزي  
نيورر غيموتشي الذي صعب ولده عن مدينة بييرة إلى بجاية وضل  
هناك وقتا طويلا حيث أخذ هناك علوم الرياضيات<sup>(43)</sup>.

لقد مكنت الفنادق تدار وفق نظام دقيق، واختلفت ملكيتها  
في تونس سنة 1265م فتحالف الفنادق التي كانت تابعة للدولة والتي  
كانت السلطة تحكمها تتدخل في بعض تنظيماتها، حيث أشارت  
معاهدة بين بييرة وسلطان حيث سمح هذا الأخير للبيزيين بإصلاح  
فنادقهم في بجاية وفي غنابة. كما سمحت لهم بتوسيع فنادقهم في  
تونس على غرار فندق الجنوبيين<sup>(44)</sup>، كما أن بعض المعاهدات التي  
أبرمها حكام تلمسان مع الدول الأوروبية أشارت إلى أن إصلاح  
وتوسيع الفنادق يقع على عاتق دواوين البحر، مما يدل على أن  
ملكية بعضها يعود إلى الدولة الزيانية<sup>(45)</sup>.

أما إذا كانت ملكا عقاريا للجالية المسيحية التي كانت  
تقيم بها، فهي التي تشرف على تسييرها وصيانتها وتوسيعها، وبناء  
الكنائس وترميمها، ففي سنة 1251م سمح أمير تونس للبنادقة  
بإقامة فنادق لهم في كل المدن التي يتاجرون فيها وضمن لهم حق  
ملكيتها وحرية تسييرها<sup>(46)</sup>، وفي سنة 1281م أعطى المجلس الأعلى  
للبنديقية تعليماته لقنصلهم بتونس باستعمال جزء من حقوق كراء  
المتاجر والحمام العمومي وذلك لإصلاح الفندق<sup>(47)</sup>. وكان يتم تنظيم  
الفندق في صورة مدينة صغيرة على رأسها القنصل ثم مجلس

استشاري التجار والمتكثرون في أغلب الأحيان من 12 شخص نشبه في ذلك تقسيمات المدن التجارية الكبرى الأوروبية<sup>(41)</sup>.

ولم تنص المعاهدات التي أمضاها الملوك المسيحيون مع الملوك المغاربة على إعطاء الحق لمواطنيهم لإقامة فندق غير متوفر على مقبرة وكنيسة، إذ توجد مقبرة خاصة بالجمالية المسيحية قرب الفندق، وكنيسة يزدون فيها شعائهم وطقوسهم الدينية بحرية، لدرجة أن أصواتهم كانت تسمع من الخارج<sup>(42)</sup>، وكانت هذه الكنائس بسيطة في بنائها، وهي عبارة عن غرفة كبيرة، لا يسمع بارتفاعها وعلوها كثيرا<sup>(43)</sup>، وقد عرفت كنائس الجنوبيين والبيزيين باسم القديسة مريم العذراء - Sainte marie، ولعل رجال الدين الذين يقومون بشؤون هذه الكنائس ويديرونها، كانوا يعينون من قبل أساقفة مدنها الإيطالية<sup>(44)</sup>، ففي سنة 1272م طلب تجار بيزة ببجاية من أسقفهم رجوع الكاهن جافيرا الذي فرّ من المغرب بعد الحملة الصليبية التي قادها لويس التاسع على تونس<sup>(45)</sup>، وكان لكاهن بيزة لقب خوري (curi)، وقد كان خوري ببجاية كخوري بيزة تابعا لكبير أساقفة بيزة ويؤدي له جزية سنوية وكانت إحدى متاجر الفندق بتونس تحت تصرف مقر الخوري الذي يخصصه لأموره الخاصة<sup>(46)</sup>، ولم تكن للجمهوريات الإيطالية في تلمسان كنائس أخرى خارج الفنادق.

كما كانت الكائنات موضع الاحتجاج فاطني الفندق لما صعد  
عليهم اتخاذ قرار جماعي كما كان الحال سنة 1248م لما اجتمع التجار  
والبحارة في كنيسة الفندق المارسييلي بجاية لتعيين قنصل لهم<sup>51</sup>

### سور الفندق

يحيط بالفندق سور خارجي عالي سميك الجدران مبني من  
الحجر أو الأجر يقام بين فنادق مختلف الجنسيات ويفصله عن  
البنائات الأخرى، وله باب واحد منحدر ومصلب يؤدي إلى ساحة مليئة  
بالأشجار تحيط بها أروقة فيها مداخل للمنازل والمحلات الخاصة  
بالتجار<sup>52</sup>، ويمثل هذا السور أو الجدار حدود للفندق بحيث تشير  
إلى ذلك بعض الاتفاقيات مثل الاتفاق الذي كان بين مملكة أراغون  
وتونس حيث طلبت من أن ترفع أسوار فندق الصقليين حتى لا  
يتمكن من الدخول إلا من البوابة الرئيسية<sup>53</sup>، كما مثل حماية  
لهؤلاء التجار وسلمهم من سكان المدن، وفي هذا السياق أشار ابن  
عذارى إلى تجار جنوة الذين انتهت أموالهم التي في فنادقهم في  
سبته، ثم وقع الصلح وبموجبه عوّض أهل سبة الجنوبيين عما  
فقدوه<sup>54</sup>، وفي سنة 1293م في بجاية تعرض التجار المرسيليون للضرب  
لأنهم رفضوا تأدية الضرائب وتسليم السلع قبل أخذ ثمنها، كما  
شكلت الحانات المتواجدة في الفنادق مصدرا للصراع بين التجار  
والسلطات الإسلامية، حيث أن المسلمون يتسللون لشرب الخمر  
وكان أصحاب الحانات يبيعونهم رغم أن ذلك كان ممنوعا، ففي  
سنة 1273. 1274م طرد القنصل القطالوني في بجاية حيث اتهم

بالتسيير السيئ للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مباني مخصصه لإقامة التجار<sup>(54)</sup>.

وكان السور وسيلة للتفريق بين فنادق الطوائف المسيحية ، ففي سنة 1234م أدت شدة الصراع بين البيزيين والجنوبيين إلى طلبهم من السلطة في تونس من رفع السور من أجل التفريق بين الفندقين ، فرغم تجاوز فنادق كل من بيضة وجنوة والبندية ولكن لا يسمح للتجار من الانتقال من فنادقهم إلى الفنادق الأخرى ويفصل بينهم السور<sup>(55)</sup>.

تتم حراسة الباب الرئيسي للفندق حراسة شديدة وكل مداخله مراقبة ، من طرف بوابين يختارون عادة من سكان المدينة المشهود لهم بالأمانة والصدق ويعتبرون جزءا من شرطة المدينة ، ويحق لهم أن يمنعوا الأشخاص غير المرغوب فيهم ، سواء كانوا من أهل المدينة أم أجنب ، من دخول الفندق ما لم يكن لهم ترخيص من القنصل ، أو غير مصحوبين بأحد المترجمين أو موظف من موظفي الجمارك ، وحتى رجال الشرطة المسلمين لم يكن يسمح لهم بالدخول إلى الفنادق إذا كانوا يريدون أحد التجار المقيمين فيها ، وقد يتوجب عليهم الاتصال أولا ومباشرة بالقنصل الذي يشرف على التاجر ومعالجة الأمر معه<sup>(56)</sup>.

### التخطيط المعماري للفندق

لقد كانت الفنادق ذات تصميم معماري واحد تقريبا في مختلف المدن وعلى مرّ العصور ، فهو عبارة عن مبنى مربع الشكل

مستوى الخدمة، والمسا، الفندق من طابقين أو ثلاثة طوابق، يخصص  
هو الدور الأرضي للمطبخ والمخازن والدكاكين والاسطبلات والحمامات،  
والأحرار، وغرفة للمداولة والأحضان : تفتح على أفنية واسعة، وتحت  
الأسوار، المياه الحارية، ويوجد بكل فندق قرن عمومي<sup>(١١)</sup> ولما  
مستوى، لذلك العنصر قد أقيمت خصيصا لراحة النزلاء الأجانب فقد  
أقيمت في بعض العمارات متاجر لبيع الخمر خاصة بالتجار  
المسيحيين، وقد كانت بلدية مرسيليا تفرض على مندوبيها بسبب  
دوران ووسن وبحاية كراء متجر واحد لبيع الخمر للمسيحيين  
مصدق الدولة<sup>(١٢)</sup>

ونحيط بالفندق مساحات شاسعة داخلية تستعمل لتفريغ أو  
تحميل البضائع حتى يسهل على الموظف المكلف بالضرائب مراقبة  
حركة البضائع بعين المكان ودفع الرسوم المقررة عليها، أما  
الطابقان الأول والثاني، فقد خصصا لغرف نوم وراحة التجار<sup>(١٣)</sup>.

وعليه احتوت الفنادق على مقر سكن القنصل وكنيسة  
ومقبرة وفرن ومكان كاتب العدل وفي غالب الأحيان يكون مجهز  
بحمام عمومي<sup>(١٤)</sup>، وإذا لم يتوفر الفندق على هذا المرفق، فإن  
الاتفاقيات كانت تنص على أن يوضع حمام المدينة العمومي يوما كل  
اسبوع في خدمة المسيحيين، وكان للتجار من البندقية في تلمسان،  
عكس الجاليات الأخرى، الحق في الذهاب إلى الحمامات العمومية  
بالمدينة كلما أرادوا ذلك تنفيذا للمعاهدة المبرمة مع الدولة الزبانية<sup>(١٥)</sup>.

## الفندق مكان لتبادل السلع

من الجدير بالذكر أن الفندق في المغرب عبارة عن مكان مخصص لإيواء التجار المسيحيين، تحفظ فيه بضائعهم ومخزونهم من الباع بالجملة، فوظيفته في التخزين والبيع حادته قبل كل شيء. مكانا لتبادل السلع، وكان الضاء أين تكون هذه السلع ممرضا موضحا للمحادثات والاتفاقيات حيث تتم فيه عملية البيع والشراء وتلك المبادلات كانت تحدث بين التجار المسلمين وبعض العرب، وكان بالإمكان إيجاد تجار أجانب أو حتى مسلمين<sup>(٨٠)</sup>

فلم تمنح الإتفاقيات والمعاهدات للأوروبيين حق الدخول بتجارتهم إلى جوف الصحراء، وإنما كانوا ينتظرون بضائعهم من التجار المسلمين واليهود الحاملين بالبضائع التي تشتهر بها المدن الداخلية وبلاد السودان<sup>(٨١)</sup>.

## دور القنصل في تسيير الفندق

كان ممثل الجاليات المسيحية هو القنصل يقيم في الفندق المسئول عليه والذي يتولى تنظيمه، كان يتم تعيين القناصل من طرف التجار الذين يعينون من بينهم مسئول وممثل لهم أمام السلطات المحلية، ولكن بسرعة أخذت حكوماتهم مهمة تعيين القناصل أو ترسيمهم<sup>(٨٢)</sup>، ولكن المرسلين ولمدة طويلة من الزمن قد تركوا لمواطنيهم التجار الذين يتراوح عددهم من عشرين إلى عشرة على الأقل حق انتخاب قنصل من بينهم في الموانئ التي تعين فيها البلدية

القناصل وكانوا يلزمون الشخص المعين بهذه الطريقة بقبول تلك المهمة ، حيث أن من كان يرفض كما هو الحال بالنسبة لتاجر في بجاية سنة 1208 م<sup>(70)</sup>

أما القنصل القطالونية فإنه إن كان أحيانا يعين من طرف التجار فإنه على العموم يتم تعيينه من طرف بلدة برشلونة - مجلس المئة - في بجاية ، وفي تلمسان يعينه الملك الكونت - ملك أرغون كونت برشلونة<sup>(71)</sup> . وكان القنصل البندقية يعين من طرف دوق البندقية وحده<sup>(72)</sup> . وقد يكون القنصل مراقبا من طرف سلطة أعلى مرتبة منه ففي تلمسان تفوق سلطة القائد الأعلى (قائد القوات القطالونية أراغونية) سلطة القنصل الذي له سلطة الفصل بين الرعايا والتجار القطالانيين ، وهو بمثابة القاضي الأعلى للمسيحيين<sup>(73)</sup> .

كانت مدة خدمة القناصل قصيرة تتراوح بين سنة وستين<sup>(74)</sup> . وكانوا جميعا ينتمون إلى طبقة التجار حيث أن مرسيليا قد منعت في حوالي القرن الثالث عشر اختيار القناصل على تجار الخمر والسماصرة ، ومن ثم لا تدخل في مهام القنصل الإشراف على متجر الخمر ، ففي سنة 1273 م 1274 م طرد القنصل القطالوني في بجاية حيث اتهم بالتسيير السيئ للقنصلية وبالسماح ببيع الخمر في مباني مخصصة لإقامة التجار<sup>(75)</sup> .

وفي بعض الأحيان يحدث خلاف بين القنصل وأتباعه ، ففي سنة 1285 م في بجاية طلب من تاجر جاليتة تفريغ سفنهم المحملة



بالتمتع وبالتوجه بها نحو قطالونيا التي تحتاج إلى تخزين هذه المادة تحوفا من هجوم الفرنسيين عليها. ولكن التجار خافوا على أرباحهم فافترغوا حمولتهم، بل أكثر من ذلك توجهوا إلى حاكم بجاية واشتكوا من تصرفات القنصل. فقام هذا الأخير باعتقاله<sup>(١١١)</sup>.

كما قد تؤثر الخلافات والانقسامات بين التجار من نفس النحالية على القنصل ويتهم هذا الأخير بالميل لفئة على حساب فئة أخرى، وهو ما حدث لقنصل الميورقيين في بجاية في سنة ١٦٦١م الذي اتهم بكونه مجرما<sup>(١١٢)</sup>.

تعطي المعاهدات الحق للقنصل في مقابلة السلطان مرة في الشهر لمعالجة القضايا الخاصة بجاليته سواء التجارية أو القضائية في حالة الخلاف بين أي تاجر مسيحي ومسلم، ف بموجب معاهدة ١٢٦٥م بين بيزة وتونس يسمح للقنصل بمقابلة الوالي مرة في الشهر، كما يمكنه مقابلة والي المدينة التي يقيم بها مباشرة وفي كل الأوقات للنظر في انشغالات جاليته<sup>(١١٣)</sup>، أو مرة في الأسبوع في حالات نادرة<sup>(١١٤)</sup>. وإذا كان القنصل العام يوجد في مدينة ما، فإن نوابه كانوا يمثلونه في مدن أخرى ويشرفون على فنادق لهم<sup>(١١٥)</sup>.

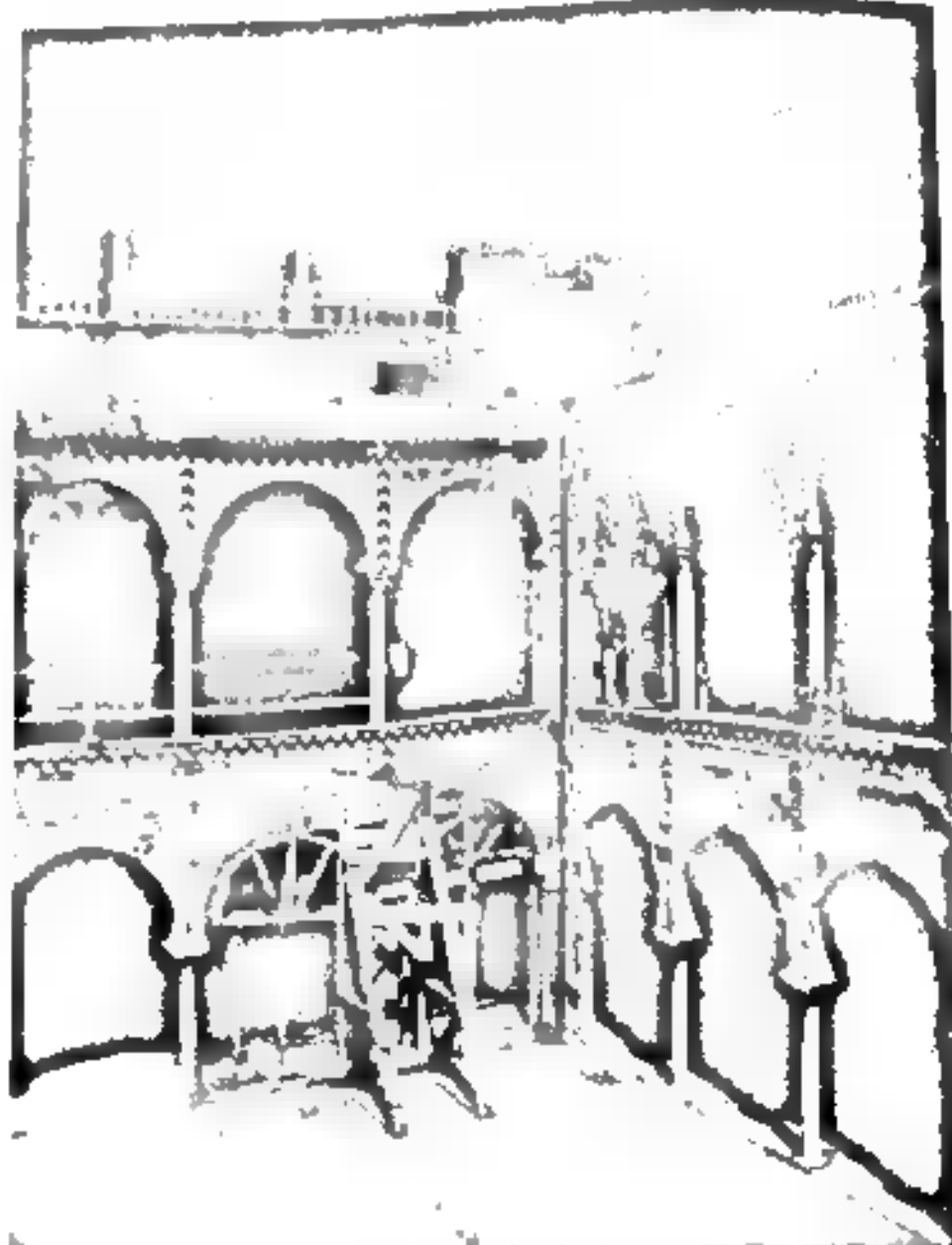
ويسمح للقنصل باصطحاب أربعة أو ثلاثة خدم وحصانين، وعلاوة على ذلك كان القناصل يتصرفون في عدد كبير من الأعوان المكلفين بوظائف ثانوية مثل الوكلاء ومستخدمي الفنادق والصكبة

و لعمدول. وكان القنصل يقطع جزءا من دخل الفندق الذي يشمل مبلغ كراء غرف الفندق والمخازن كراتبا له

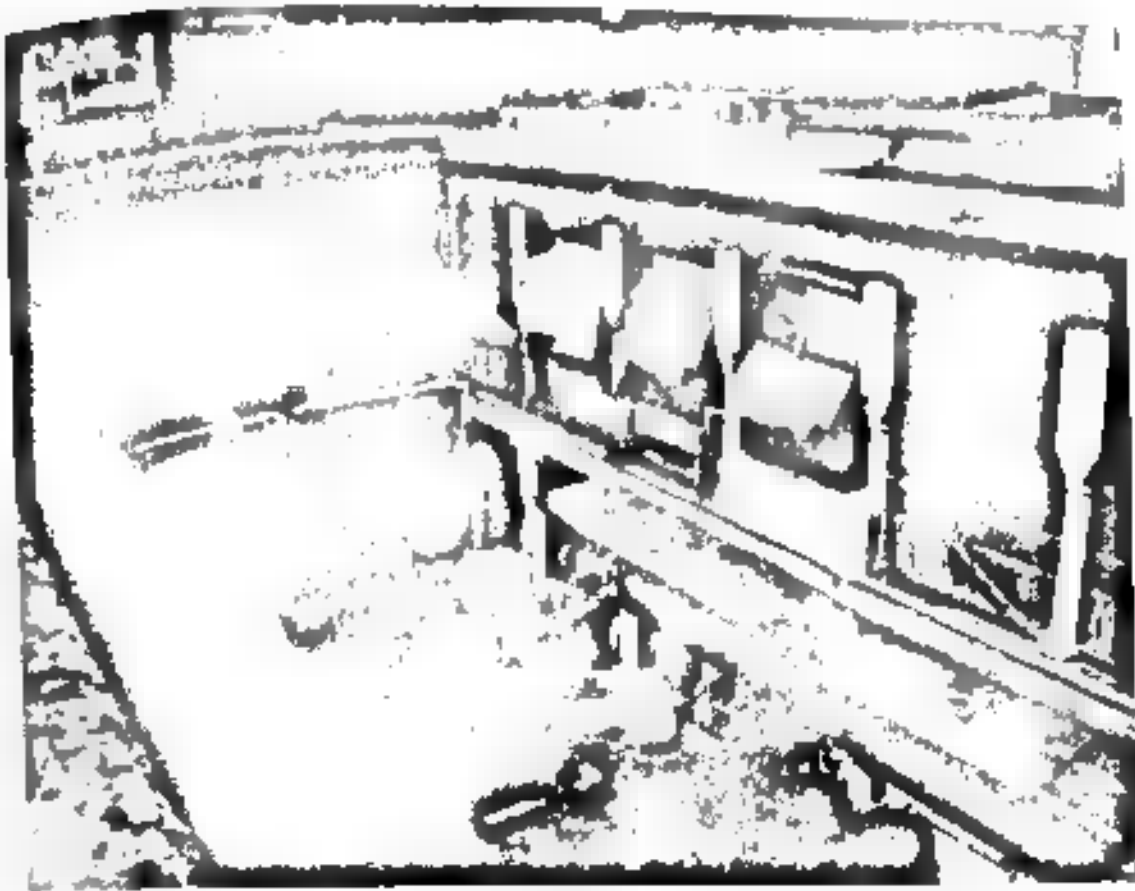
فقد كان للقناصلة سلطة الفصل في كل النزاعات المدنية والجنائية التي تحدث بين مواطنيهم وكان يطبق عليهم القوانين والأعراف الجارية في بلادهم وذلك في القضايا التي لا يوجد بها أي طرف آخر أجنبي<sup>(١)</sup>

على العموم تمثلت الوظائف الأساسية للقنصل في تسيير شؤون الفندق وإدارته. وفي القضاء بين الجاليات المسيحية والدفاع عن مصالحها سواء تجاه السلطات المحلية أو الأجانب.

وفي الأخير يتضح من خلال كل ما ذكرناه. أن هذه الفنادق في المغرب كانت تمثل أحياء تجارية لمجتمعات مسيحية صغيرة تعبر عن هويتها السياسية وتمارس حريتها الدينية في ظل حماية السلطة الإسلامية، ومرتبطة بالنشاط الاقتصادي للموانئ المغربية الإسلامية عن طريق احتوائها لتجارة تلك الموانئ.



لوحة 01 بناية فندق قديم بالجزائر



لوحة 02 بناية فندق قديم بالرياض.

الصور مأخوذة من الموقع الإلكتروني

[www.2.ac-lille.fr/arabe/caravanserails.htm](http://www.2.ac-lille.fr/arabe/caravanserails.htm)

## الهوامش :

(1) . أنظر ما ذكره الرحالة والجغرافيين المسلمين في وصف مدن المغرب الأوسط . ابن حوقل ، صورة الأرض . مستورات دار مكتبة أحمد . بيروت - لبنان ، 1992 ، ص 79-76 . أبي عبيد البكري . المغرب في عصر صلاح الدين والمغرب ، مكتبة المثنى ، بغداد ، ص 88 . أبي عبد الله الأريسي . تاريخ إفريقيا وجزيرة الأندلس ، مقتبس من كتاب نزهة المشتاق في حقائق الأندلس تحقيق وتقديم وتعليق اسماعيل العربي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1983 ، ص 153 ، 161 ، 169 ، 171-175

(2) - MA - LATRITIE Louis des Traites de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au moyen age , Paris 1880 , p.22

أنظر كذلك ، عبد الهادي التازي ، التاريخ الدبلوماسي للمغرب من عهد نصر بن عبد الحميد ، مطابع فضالة - المحمدية ، 1987 ، المجلد الخامس ، ص 21-22

(3) - MA - LATRITIE Op.cit p. 806 .

(4) - Ibid p. 28

(5) أنظر علاوة عمارة ، دراسات في التاريخ الوسيط للجزائر والمغرب للإسلامي . ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2008 ، ص 144 .

(6) عمر سعيدان ، علاقات إسبانيا القطلانية بتمسان في القرنين 10 و 11 من القرن 14م ، دراسة وثائق ورسائل ومعاهدات وتعليق وتحليل - طبعة 1 - الجمهورية التونسية ، 2002 ، ص 48 .

(7) - MA - LATRITIE Op.cit p.89-90.

(8) - eni glasse - Dictionnaire Encyclopedique de L'islam , traduction Yve Thoralval, préface de Jacques Berque , article : Funduq , Caravanserail , p. 132 , 75.

(9) - Ibid p. 132

10) القاضي البعمار، كتاب افتتاح الدعوة، تحقيق هرحات الدشراوي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الشركة الوطنية للتوزيع تونس، 1986، ص 71، 5250.

11) إبراهيم حركات، النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط، إفريقيا الشرق، الدار البيضاء، 1986، ص 196 ويشير البكري إلى عدد كبير من الفنادق المنتشرة في مختلف أنحاء المغرب، ص 35، 36، 40، 46، 72، 75، 79.

12) الحسن ابن محمد الوزان القاسي، وصف إفريقيا، ترجمة محمد حجي، محمد الأخضر، طبعة 2، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983، ص 231-232.

13) محمد بن القاسم الأنصاري السبتي، اختصار الأخبار عما كان بثغر سبتة من سني الأخبار، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، طبعة 2، الرباط، 1983، ص 38.

14) ابن أبي زرع القاسي، روض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، الرباط، 1972، ص 46-48.

15) ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 39، والمصرية يقصد بها الشقة

16) الحسن الوزان، نفس المصدر، ج 1، ص 233.

17) مثل فندق الزيت، فندق الفحم، فندق الملح أو فندق الخضر، حيث حملت هذه الأسماء باعتبارها الفنادق التي إختصت بتجميع وتسويق هذه الأنواع من السلع. أنظر برا 275. وكان يوجد في بجاية وتونس فندق الخمر، وإختصر بتجميع وبيع الخمر بموافقة ومراقبة السلطان، أنظر

Max LAIRIE, Traité de paix, p213.

18) ابن القاسم الأنصاري، نفس المصدر، ص 39-38.

19) يحيى بن عمر الأندلسي، كتاب أحكام السوق، تحقيق محمود علي مكي، الطبعة 1، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2004، ص 78.

20) أنظر جودت عبد الكريم يوسف، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 81.

(21) وسنستطرق لدراسة هذا النوع من المبادلات خلال هذه المقالة

(22) حصر الوراء، نفس المصدر، ص 10، من 30

Mas Latrie. Traites de paix, p.116 p.122 documents 21/23

هستل مدبره سياسته تربطها بعلاقات تجارية مع المدن الأوروبية بنهر على همدق  
خاص بعائلتها، «لا نجد دستور لاسمه في المصادر الإسلامية أو في الوثائق  
التي يمكنني بدستور نشاط البحار ووضع النصيب

(24) الفادري بونشيش، تاريخ العرب الإسلامي، طبعة 1، دار الطليعة للطباعة

والنشر، بيروت، 1984، ص 49

(25) أنظر ابن القاسم الأبنباري، نفس المصدر، ص 4، أنظر كذلك

Charles Emmanuel Didonq. La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au  
moyen âge, Paris, 1978, p.116

Mas Latrie. Traites de paix, p.92 - 126

و أنظر كذلك عبد الهادي التاري، نفس المرجع، م 5، ص 233.

(26) Charles. E. DUDRUCQ. L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIVe  
siècles. Paris, 1908, p. 52

Mas Latrie. Traites de paix et de وثائق هذه الدراسة من وثائق  
commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes  
de l'Afrique septentrionale au moyen âge

(27) براشميلك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي، ج 1، ص 464.

(28) Dominique Valeran. - Les marchands latins dans les ports musulmans  
méditerranéens : une minorité confinée dans des espaces communautaires / Les  
identités confessionnelles et espace urbain en terre d'islam, ed. Mérou Anastasiadou  
Dumont, REMIM, 107-110, 2005, p. 439

(29) - Mas Latrie. Tous des Aperçu des relations commerciales de l'Italie  
septentrionale avec l'Algérie au moyen âge. Extrait du tableau de la situation des  
établissements Français en Algérie, 1843-1844. Imprimerie royale, Paris, 1845, p 8-9

(30) Ibid p.10

(31) Ibid p.13

(32) Ibid p.14-15

(33) Mas Latrie. Traites de paix, p.92

انظر كذلك عبد الهادي التازي، المرجع السابق، ص 214، حسن الوزان، نفس المصدر، ج 2، ص 22.

(36) عبد الهادي التازي، نفس المصدر، ص 211.

(37) برانديسك، المرجع السابق، ج 1، ص 463-464.

(38) Duboucq, Op.cit. p120.

ويذكر دومنيك أن النساء الموجودات في الفندق واللاتي تشير إليهن المعاهدات هن حواري امهات اولاد بقوا مع اسيادهم، ونجد ابن عبدون ينهي في كتاب نساء دور الخراج عن كشف رؤوسهن خارج الفندق. كما نهي عن أن يكون متقبل فنادق التجار والغرباء امراء، وهي إشارة إلى وجود نساء يعملن في الفنادق بالمغرب والأندلس.

انظر Dominique Valérian, Op.cit. 440.

و ابن عبدون التيجيبي، رسالة في القضاء والحسبة، تحقيق فاطمة الإدريسي، طبعة 1، دار ابن حزم، لبنان، 2009، ص 110، 113.

(39) Mas LATRIE, Traité de paix, p 140-141, Dominique Valérian, Op.cit. p440.

(40) 16 p, Mas Latric, Aperçu des relations commerciales.

(41) سامي سلطان، "الجاليات الإيطالية في الدولة الزيانية"، مجلة سيرتا، عدد 10، أفريل 1988، ص 91.

(42) Mas Latric, Aperçu des relations commerciales, p14.

انظر كذلك، سامي سلطان، نفسه.

(43) التازي، نفس المرجع، ج 5، ص 231.

(44) Dominique Valérian, Op.cit. 44.

(45) Mas LATRIE, Traité de paix, p90. Attallah Dhina : Les états de l'occident musulman aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, Alger : OPU/ENAL, 1984, p.380.



94- محمد بن أحمد بن قاسم الغضائري، بحمد الماطر وغيره الدارس في مغلط،  
تتدبر وتغير فاضل تحقيق على الضوابط، وجاء المجلد المجلد  
في مذكرات شرقية بمشوق، عدد 19، 1962، ص 121

(19) -Max L ATRIE, Traites de paix, p

(20) -Ibid, p17-18

(21) -Ibid, p 90-91 Dominique Valerian, Op.cit, p442

(22) - Dominique Valerian, Op.cit, 442

95- عند الهادي القاري، نفس المصدر، ص 131

(23) - Dominique Valerian, Op.cit, 440-441

96- ابن عذاري أبو الحباس، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تعاون  
بني، جزء 1، ص 146، 147

(24) -Ibid, Op.cit, p119-120

(25) -Dominique Valerian, Op.cit, 441

(26) -Max L ATRIE, Op.cit, p 91

(27) -Ibid, p 89-90

أنظر النوحة رقم 01 و02

98- وتمكنهم كذلك من كراء متجر لخياطة، وآخر لإسكافيا ومتجران  
لصنعي الجلود، ونوصيهم بتخصيص متجرين : واحد لهم واحد لصفائف وينص  
لقانون على أن توضع رهن إشارة التجار الموازين والمكاييل المصدقة من طرف  
سلطات المعنية بالبلدية. ويمنع هذا القانون تربية الخنازير مكمما يمنع إقامه  
مظاهرات بالفندق، أنظر :

Max L ATRIE, Op.cit, p 89-90

(29) -Dominique Valerian, Op.cit, 442

Max L ATRIE, Traites de paix, p385,

99- القادري بوتشيش، تاريخ الغرب الإسلامي، ص 95.

(30) -p 105 Max L ATRIE, Traites de paix

Duboucq-Matran. Op.cit. 442-443

(64) Mas-Latrie. Op.cit. p. 183-184

(65) Duboucq. Op.cit. p. 117

(66) Mas-Latrie. Traité de paix. p. 88

(67) برانشفيك. تاريخ افريقية في العهد الحفصي. ج 1. ص 465.

(68) Duboucq. Op.cit. 121

(69) 1688 وفق معاهدة 1251م بين سلطان تونس والبندية، أنظر

Mas Latrie. Aperçu des relations commerciales. p. 14

(70) Duboucq. Op.cit. 118

أنظر كذلك. عمر سعيدان. علاقات إسبانيا القطلانية بتمسان. ص 55-54.

(71) عبد الهادي التازي. نفس المرجع. ج 5. ص 230.

(72) Duboucq. Op.cit. p. 119-120

(73) Ibid. p. 118-119.

(74) Ibid

(75) Mas-Latrie. Traité de paix. p. 87

Mas Latrie. Aperçu des relations commerciales p. 11

(76) برانشفيك. تاريخ افريقية في العهد الحفصي. ج 1. ص 467.

(77) نفس المرجع. ج 1. ص 464.

(78) نفسه.

(79) المرجع السابق. ج 1. ص 467.

# العلاقة التجارية بين الجنوب الجزائري والمواضع من خلال أعمال "كارييت"

د. عبد العزيز شهري  
المدرسة العليا للأساتذة  
بوزريعة

## تقديم

عاش "أرنست كارييت Ernest CARIET" من عام 1808 و عام 1890. كان ضابطا برتبة نقيب في سلاح الهندسة المهندسين المهندسين بالجزائر. كما كان عضوا باللجنة العلمية الجزائرية وشكّلها لها. وظهرت أعمال "كارييت" في مجموعة الأسبوعيات العلمية للجزائر خلال سنوات 1840-1841-1842، والتي نشرت باسم من الحكومة الفرنسية<sup>(1)</sup>، وكانت تنقسم إلى خمسة أعداد:

1. العلوم التاريخية والجغرافية (6 مجلد)
2. العلوم الطبية (مجلدان)
3. الفيزياء العامة (مجلدان)
4. العلوم الفيزيائية والحيوانية والنباتية والجيولوجية (6 مجلد)
5. الآثار والفنون الجميلة (3 مجلدات)

فخص "كارييت" مجموعة العلوم التاريخية والجغرافية بجزأين هما:

- الجزء الأول يتمثل في : «دراسة للطرق التي يسلكها العرب بالجزء الجنوبي من الجزائر وعمالة تونس». وكان الهدف من تلك الدراسة، هو وضع خرائط جغرافية للطرق في تلك المنطقة.

- الجزء الثاني تمثل في : «بحوث في الجغرافيا وتجارة الجزائر الجنوبية». فكتب بالتفصيل عن حركة التجارة بين مختلف مدن الجنوب الجزائري، وكذا البضائع التجارية.

كما قدم "كاريت" في مجالات أخرى عدة أعمال، من أهمها : «من تجارة الجزائر مع إفريقيا الوسطى وبلدان البربر».

ولا شك أن الطرق هي الرابط بين المناطق المختلفة، وعليها تقوم حركة التجارة الداخلية والخارجية، كما يرتبط بعض هذه الحركة بالموانئ البحرية على الساحل الشمالي، لا سيما من حيث الواردات والصادرات.

وبذلك كانت أعمال "كاريت" مهمة، وجديرة بالدراسة والتقديم في هذا المجال.

### الطرق

\* Etude des routes suivies par les arabes, dans la partie méridionale de l'Algérie et de la Régence de Tunis <sup>(3)</sup>

قسم "كاريت" الجزء الأول من أعماله إلى نقاط انطلاق ووضع لها أرقام. ويمكن أن نختصر المراكز الكبرى وارتباطها بالشمال الذي يصلها إلى الموانئ.

نقطة الانطلاق رقم 9. تخص بسكرة (ص 58)

يقول "كاريت" : نعلم أن بسكرة حاليا هي مستعمرة من  
صنف خرسين. وموقعها إذا هو محدد بدقة. ونحن هنا نعطي  
تدريج لمراسد التي وضعت بعد الاحتلال، كمعطيات حقيقية،  
تعرف بعض المحطات الرابطة.

ثم يقوم بعرض التفاصيل كالتالي :

محطات الوصول : 1. الجزائر عن طريق بوسعادة. .... 117 مرحلة

عن طريق المسيلة. .... 98 \*

2 قسنطينة. .... 59 \*

3 سطيف. .... 52 \*

4 تيسة. .... 73 \*

أولا من بسكرة إلى الجزائر (ص 59)

عموماً، يوجد طريقان يصلان من بسكرة إلى الجزائر

فالطريق الأول يمر جنوبا على بوسعادة

والطريق الثاني يمر شمالا على المسيلة

(1) من بسكرة إلى بوسعادة : (ص 59 - 63)

يقوم "كاريت" بعرض مفصل للمراحل من حيث العدد وأسماء  
الاماكن والمحطات ويقسم المسافة بين بسكرة وبوسعادة على ثلاث

محطات بمختلف مراحلها ، فطريق الشرق من بسكرة إلى مدوكمال  
يحدد ب22 مرحلة.

ويمر المسافرون المتجهون عموما من بسكرة إلى مدوكمال ،  
بالأوطاية والحمام ، وهما محطتان في الطريق من بسكرة  
إلى قسنطينة.

ثم يقوم بتقسيم الطريق بين بسكرة ومدوكمال إلى محطات  
ومراحل . كما يقوم بتحليل الطريق المؤدي من بسكرة إلى بوسعادة  
عن طريق مدوكمال ، ويستخلص أنه يحتوي على 51 مرحلة.

بينما المساحة بين بسكرة وبوسعادة عن طريق الوسط تقدر  
ب49 مرحلة

(2) من بسكرة إلى المسيلة : (ص 63 - 64)

لا يوجد إلا طريق واحد يمر على مدوكمال وعين الكلبة ،  
ويتكون من 22 مرحلة.

ثم يعطي "كازيت" تفاصيل تلك المراحل.

(3) من بوسعادة إلى الجزائر : (ص 64 - 65)

- من بوسعادة إلى سيدي عيسى بن محمد = 21 مرحلة
- من سيدي عيسى إلى سور الفزلان = 11 مرحلة
- من سور الفزلان إلى حمزة (البويرة حاليا) = 10 مراحل
- من حمزة إلى وادي الزيتون = 5 مراحل

- من وادي الزيتون إلى الجزائر = 21 مرحلة
- النتيجة من بوسعادة إلى الجزائر = 68 مرحلة
- كما يشرح تفاصيل هذه المراحل.

#### 4) من المسيلة إلى الجزائر : ( ص 66 - 67 )

يوجد طريقان من المسيلة إلى الجزائر، أحدهما يصل إلى سيدي عيسى وهو طريق الغرب، والآخر وهو طريق الشرق يمر على النوازة، ويلتقيان في حمزة.

- طريق الغرب من المسيلة إلى سيدي عيسى = 12 مرحلة
- المسافة بين المسيلة وحمزة عن طريق سيدي عيسى = 33 مرحلة
- طريق الشرق من المسيلة إلى حمزة عبر النوازة = 28 مرحلة

#### حوصلة

1. الطريق من بسكرة إلى الجزائر المار ببوسعادة هو كالتالي = 117 مرحلة :

بوسعادة. .... 49 مرحلة

سيدي عيسى. .... 21 "

حمزة. .... 21 "

الجزائر. .... 26 "

2. الطريق من بسكرة إلى الجزائر، مروراً بالمسيلة هو كالتالي = 98 مرحلة :

المسيلة 30 مرحلة

سيدي عيسى 12

حمزة 21

الحزائر 26

ثانيا : من بسكرة إلى قسنطينة : ( ص 68 - 75 )

يوجد طريقان رئيسيان يصلان من بسكرة إلى قسنطينة ،  
فالطريق الأول يمر بباتنة والقنطرة .

والطريق الثاني يمر بجبل الأوراس ، ولكنه قليل العبور ،  
بسبب القبائل التي تعيش في الجبال ، وتجعل الطريق غير آمن  
لمسافرين معزولين .

1- الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر القنطرة = 63 مرحلة ،  
وهو كالتالي :

الانطلاق من قسنطينة : • مول الاصنام ..... 24 مرحلة

- باتنة ..... 7

- مرجة الاكسور ..... 10

- القنطرة ..... 5

- لوطاية ..... 7

- بسكرة ..... 10



## 2- الطريق من قسنطينة إلى بسكرة عبر الأوراس،

يقيم إلى الشرق من الطريق السابق، ويمر بتزوت، ومنعة، وجمورة  
والترسيم، وتتراوح مسافته بين 65 و 94 مرحلة حسب فرعي الطريق.  
كما يشرح "كاريت" تفاصيل هذه الطرق والمسافات بين  
النحطات.

### ثالثا : من بسكرة إلى سطيف : ( ص 75 - 81 )

يمر الطريق من سطيف إلى بسكرة عبر طبنة أو مدوكال

- 1 طريق طبنة : تتراوح مسافته بين 52 و 47 مرحلة، حسب فرعي الطريق.
- 2 طريق مدوكال : تحدّد فيه المسافة بين سطيف وبسكرة بـ 68 مرحلة

### رابعا : من بسكرة إلى تبسة : ( ص 81 - 89 )

يمر الطريق من بسكرة إلى تبسة عبر خنقة سيدي ناجي

#### 1- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي

توجد ثلاثة طرق من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي، فالأول  
يمر بتهودا، والثاني يمر بقرطة، والفرع الثالث وهو الأطول، يقع  
جنوبي الفرعين السابقين، معاذيا مجرى وادي جدي، إلى غابة  
حوش سيدي صالح، ثم يتجه إلى خنقة سيدي ناجي، عابرا باديس  
مثل الفرعين الآخرين، ومتبعا مجرى وادي العرب.  
وحدد المسافة بين بسكرة وخنقة سيدي ناجي كالتالي :

من سكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر نهودا، وبادس = 21  
مرحلة، كما يلي :

• نهودا ..... 6 مرحلة

- باديس ..... 4

- الخنقة ..... 7

- من سكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر قرطة، وزريبة الواد،  
وبادس = 24 مرحلة، كالتالي :

- قرطة ..... 4 مراحل

- زريبة الواد ..... 10

- باديس ..... 3

- الخنقة ..... 7

- من بسكرة إلى خنقة سيدي ناجي عبر سيدي عقبة، وحوش  
سيدي صالح، وزريبة الواد، وبادس = 29 مرحلة وهي كالتالي :

- سيدي عقبة ..... 4 مراحل

- حوش سيدي صالح ..... 10

• زريبة الواد ..... 5

- بادس ..... 3

- خنقة سيدي ناجي ..... 7

## 2- من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة

توجد أربعة طرق تؤدي من خنقة سيدي ناجي إلى تبسة.

كالتالي :

- الطريق الأول يعبر خيران وسبيخة النمامشة، ومسافته = 36 مرحلة
  - الطريق الثاني يعبر جلال والسبيخة، ومسافته = 42 مرحلة
  - الطريق الثالث يعبر جلال وسيدي عبيد، ومسافته = 52 مرحلة
  - الطريق الرابع يعبر بودخان وسيدي عبيد، ومسافته = 45 مرحلة
- النتيجة : وبهذا تكون المسافة الإجمالية بين بسكرة وتبسة = 73 مرحلة

وقد شرح "كاريت" تفاصيل الطرق والمسافات والمحطات، وتكلم عن المحطات القديمة، وأجرى مقارنات، ووضع تعليقات.

### نقطة الانطلاق رقم 11

من خنقة سيدي ناجي إلى تزولت ( ص 97 )

يمر الطريق من خنقة سيدي ناجي إلى قسنطينة بخيران. وتكون المسافة من خنقة سيدي ناجي إلى خيران 9 مراحل، ومن خيران إلى قسنطينة 18 مرحلة، وبالتالي تكون المسافة الإجمالية 27 مرحلة.

### نقطة الانطلاق رقم 55

تعتبر تقرت عاصمة وادي ريغ. ( ص 220-225 )

1) من تقرت وصولاً إلى : - بسكرة..... 46 مرحلة

- سيدي خالد..... 50

- الفيض..... 43

- دمد..... 74

(2) يمر الطريق من تقرت إلى بسكرة عبر قرى وادي ريغ وصولاً إلى المغير، ومسافته 26 مرحلة.

ومن المغير إلى بسكرة، توجد ثلاثة طرق هي :

- طريق الوسط..... 18 مرحلة
- طريق الغرب يعبر مليلي..... 24 مرحلة
- طريق الشرق يعبر سيدي عقبة..... 20 مرحلة

ويذكر "كاريت" جميع القرى والأماكن التي تعبرها الطرق ويحدد المسافات مع التعليقات.

(3) من تقرت إلى سيدي خالد. ( ص 236 - 237 )

يمر الطريق عبر المغير، وتقدر المسافة بـ 50 مرحلة - مع تفاصيل كثيرة

نقطة الانطلاق رقم 56 :

من تماسين إلى تقرت، تقدر المسافة بـ 3 مراحل

نقطة الانطلاق رقم 57 :

من كوينين (إحدى القرى الرئيسية بوادي سوف) وصولاً إلى ( ص 242 - 250 )

- تقرت..... 24 مرحلة
- الفيض..... 30 مرحلة (عبر قمار)
- بسكرة..... 51 مرحلة (عبر الفيض أو المغير)
- تبسة..... 91 مرحلة (عبر الجرف)

ويعطى "نكاريت" كل التماسيل الدقيقة للمحطات والأماكن

#### نقطة الانطلاق رقم 63

غرداية (عاصمة وادي ميزاب)

(1) - من غرداية إلى تقرت = 82 مرحلة ( ص 264 )

وتتركب المسافة من توقرت إلى غرداية كالتالي : - بليت

عمر ..... 5 مراحل

- الحجيرة ..... 15 "

- نقوسة ..... 17 "

- قرارة ..... 27 "

- غرداية ..... 18 "

(2) من غرداية إلى بوسعادة ( ص 271 - 272 )

يعبر الوطنية وزكار، وتقدر المسافة ب 115 مرحلة

#### نقطة الانطلاق رقم 64

من متيلي إلى غرداية = 10 مراحل ( ص 272 )

#### نقطة الانطلاق رقم 65

من القرارة إلى غرداية = 18 مرحلة ( ص 272 - 273 )

#### نقطة الانطلاق رقم 67

ورقلة (عاصمة الواحات) ( ص 276 - 297 )

- من ورقلة إلى القرارة ..... 24 مرحلة

- من ورقلة إلى نقوسة ..... 6 مراحل

- من ورقلة إلى الأغواط يوجد طريقان : أحدهما يعبر غرداية = 94 مرحلة :

- من ورقلة إلى غرداية. .... 32 مرحلة

- من غرداية إلى الأغواط. .... 62 "

والطريق الآخر يعبر القنطرة = 94 مرحلة :

- من ورقلة إلى القنطرة. .... 24 مرحلة

- من القنطرة إلى بريان. .... 16 "

- من بريان إلى الأغواط. .... 54 "

### التجارة

Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie  
Méridionale " 19 "

وهي الجزء الثاني من أعمال "كاريت CARETTE" في  
هذا الموضوع.

قسم "كاريت" هذا الجزء إلى ثلاثة كتب، وبهم هذا الموضوع  
الكتابان الأول والثالث.

الكتاب الأول : مناطق التبادل. جاء فيه : (ص 10 - 88)

(1) - تقسيم الجزائر الجنوبية إلى ثلاثة أقسام. وكل قسم يضم  
المناطق الرئيسية وموقعها الجغرافي، وعواصمها، وعدد مدنها  
وقراها، وإنتاجها، ونشاطها.

### منطقة صحراء لغمرقية

نصه وري سوك وري ريع، وتماسير، وورقة، والنيسان، والأوطاية.

### منطقة صحراء نوسنر

نصه وري مير، وورقة، وورقة، وورقة.

### منطقة صحراء مغربية

نصه وري حات، غصير، وري حمور، وري الشلف، وأولاد

سدي الخبيج

(2) لغمرقية لغمرقية بين الجزائر وإفريقيا (ص 49-100)

(3) الأسوق، ص 100

منها وحدات قوت، وري حورف، والشمسة بق، عين صالح،  
وورقة، وورقة، وورقة، وورقة، وورقة، وورقة،  
وورقة، وورقة، وورقة، وورقة، وورقة، وورقة،

(4) أسواق التوارق، ص 100

الكتاب الثالث: مواد التبادل، جاء فيه:

أ- الحركة العامة للملح

1- الحركة الداخلية (ص 105-106)

تقوم القوافل بنقل الملح بين جنوب الجزائر وشمالها، وبين  
الشرق والغرب، فتتقل إلى مثل الثعور وأقمشة الصوف، بينما تتقل  
إلى الصحراء الحبوب، والقمح، والأغنام، والسمن.

ويذكر "كاريت" جميع الضبائل التي تقوم بهذه الحركة التجارية. والمناطق التي تنشط فيها، والأسواق التي تصل إليها في الشمال مثل : تلمسان، والمدينة، وتيارت، وسعيدة، والشلف، وثنية الأحد، وجندل وبوغار، من ناحية الغرب. أما من ناحية الشرق فقسطنطينة، ووادي العثمانية، وتلاغمة، وبوسعادة، والمسيطة.

وتعتبر بوسعادة حلقة وصل يوميا بين مدينة الجزائر وسكان الزيبان، فهي تتصل ببسكرة، وتقرت، والأغواط، ووادي ميزاب، ومفتوحة على المدينة غربا، وقسنطينة شرقا.

## 2- الحركة الخارجية : (ص 196-204)

وهي العلاقات الجزائرية بعمالة تونس، والمملكة المغربية، ومناطق الجنوب.

يشير "كاريت" إلى أن المواد المستوردة من أوروبا، والمتمثلة في النسيج، ومواد التجميل، والحديد، وغير ذلك من السلع، تأتي من إيطاليا وفرنسا. ومالطا إلى المملكة المغربية عبر جبل طارق، وإلى عمالة تونس.

ومن هناك تجد المصنعات الأوربية طريقها إلى الجنوب الجزائري، كما تصله داخلة مباشرة من موانئ وهران، والجزائر، وبجاية، وسكيكدة، وعنابة.

ويلعب الجنوب الجزائري دور الوساطة في الحركة التجارية الخارجية، بين مناطق جنوب الصحراء، والمناطق الشمالية التي تعتبر أيضا مناطق وموانئ للسلع المصدرة إلى أوروبا والمستوردة منها.



## 2) النقود، والمكاييل، والأسعار : (ص 205-213).

بين "نكارييت" تعدد النقود المستعملة، واختلاف المكاييل والأسعار باختلاف المناطق في الجنوب الجزائري.

## 3) المنتجات الرئيسية للجزائر الجنوبية

### 1. زيت الزيتون : (ص 214-216)

ينتج الزيتون في حدائق بسكرة، وأسفوح نحيونة نحر الأوراس، وجبال القبائل. وباعتبار أن إنتاج بسكرة من زيت الزيتون فهو فهي يأتيها من جبال الأوراس، وتسوقه إلى الزيبان ووادي زيب وورقلة.

ينما إنتاج القبائل من الزيتون فهو يمتد من قسنطينة شرقا إلى شرشال غربا. ويسوق جزء من زيت الزيتون في سوق ممدية الجزائر، ليصدر إلى مرسيليا، ومنها إلى باريس.

### 2- أقمشة الصوف : (ص 216-220)

ينتج الجنوب الجزائري : البرنوس، والحابت، ونحدر، والزراي، ولكن يبقى إنتاجه قليل الفعالية بالنسبة لإنتاج تونس والمناطق الشمالية.

### 3- التمور والنخيل : (ص 220-228)

تنتج التمور في البيئات الصحراوية المناسبة لها. ويكثر إنتاجها لاسيما في واحات توات، وتيديكلت، والأغواط، ووادي ميزاب، وورقلة، وتقرت، وثماسين، والزيبان، ووادي سوف.

ويبدو تقدي كل مناطق الجزائر من هذه النواحي. فجزيرة  
كبيرها يصغر في أثرها.

وفي مناطق الجبل يصغر من قلب النخلة العظمى. وهو  
شرب مضروب جدا. ويستعمل الحثا الحث في حفظ البيوت.  
كما تستعمل أيضا لشفة اليد وأعرض الحرق.

الحيوب (ص 228-229)

تعتبر مهول فيص بالز. وسهل تحضنة. المنطقة الوحيدة  
مخصصة لإنتاج الحبوب بالجزائر الجنوبية. ويسوق الإنتاج في  
مناطق مجاورة.

2- البرود وغيره: (ص 230-231)

من أهم مناطق المنتجة للبرود في الجزائر الجنوبية : منطقة  
تريبان وأولاد شتر. حيث توجد مساحة ملح البرود.

ويشته ككارت بترجمة المعطيات. والمعلومات التي أوردتها في  
جدول منظمة ودقيقة.

### خلاصة

من خلال تقارير الضباط. تمكنت فرنسا من هذا الطريق بين  
مختلف المناطق. وربطت الجنوب الجزائري بالشمال والموانئ الساحلية.  
وذلك للهيمنة على الحركة التجارية. والاستفادة من الثروات.

1. Is a collection of information representing  $A \in \mathcal{H}_{2^n \times n}$

publiée par ordre du gouvernement impérial, sous le patronage de l'Académie des sciences, des lettres et des beaux-arts de France.

La collection comprend les collections suivantes : 1. Les collections de matériaux collectés par les membres du Club de la région de la capitale.

Հարկերի նվազեցման և, քանի որ, արդեն չկան, և անհատական

Newborns and Infants • 199

Physique générale 1945

### Sección física de los datos

Arbeitskreis für Ethnologie, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678,

2. Carletti, E., *Die commercio de Venezia verso l'Africa e l'Asia nel medio evo*, barbaresques : réponse à la note de M. Falcet de Lamoignon, membre de la commission des crédits supérieurs, sous son administration, sous le règne de Louis-Armand, Paris, 1844.

3. Carrière, L. L'étude des rivières et des plans d'inondation dans la région des montagnes de l'Algérie et de la Régence de Tunis. *Imprimerie nationale*, Paris, 1890.

**4. Carletti, I.** *Ricerche sulla topografia e le usanze della Corsica occidentale*  
*Survies d'une notice géographique sur l'île par le voyageur vénitien* par I.  
 Repou. Imprimerie royale, Paris, 1744.

# العلاقات التجارية بين آيالة الجزائر وليفورن خلال القرن الثامن عشر ودور اليهود فيها

الأستاذة بليل رحمونة  
جامعة معسكر

إن تناول علاقات الآيالة مع ليفورن خلال القرن 18م، يضعنا في إشعاعيه تاريخية، خاصة بالعلاقات العامة والعلاقات الخاصة باليهود الذين سيطروا وبصفة شبه كاملة على التبادل التجاري مع هذا الميناء المتوسطي. ففي البيان التجاري المؤرخ بـ 22 فبراير 1812<sup>1</sup>، والمتضمن قائمة البضائع المصدرة على متن السفينة Brigantin الليس 18 بقيادة القبطان جوزيف جاك Joseph jacque de Marseille تم إحصاء 18 محمل يهودي، ومسلمين ومسيحيين لحساب 24 تاجر يهودي، و4 تاجر مسلمين وتجارين مسيحيين.

وتعود أهمية علاقة الآيالة التجارية مع ليفورن التي احتلت المرتبة الثانية بعد مرسيليا إلى يهود ليفورن، الذين زادت هجرتهم نحو الجزائر خلال القرن 17م، باعتباره العصر الذهبي للقرصنة، فتوزع هؤلاء عبر مختلف المدن الجزائرية. وكانت هذه الفئة تحت حماية القنصل الفرنسي مقابل دفع حقوق القنصلية كملاوة أو أجر (ضريبة Casuel)، بسبب المضايقات الإدارية ولذلك لأن الأقليات الأجنبية لم تكن لديها تمثيلات دبلوماسية<sup>2</sup>.

وتوسعت هجرة يهود ليفورن، بعد أن ذاع سبتهم في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأوربا كتجار أقوياء. فقد استعادوا من ميثاق الامتياز الذي اصطلح عليه بـ : *Livornana* والذي يسمح للتجار اليهود بالإقامة في موانئ بيزا *Pize* وليفورن، فيموجب هذا الامتياز سمح لهم دوق توسكانا بإنشاء مخازن للبضائع وإقامات للعبيد، مصدرها القرصنة.

وقد سمحت علاقة هؤلاء اليهود مع بني جلدتهم بالجزائر، وتنقلاتهم المستمرة بين المدينتين، بتسويق البضائع، التي يصعب تصريفها، في الموانئ الأوروبية، وتثبت الوثائق، والكتابات أهمية المبادلات مع ليفورن، ومرسيليا، من خلال التجار الكبار الذين وردت أسماءهم بصفة تكرارية في السجلات التجارية كعائلة ابوقية، وسفورنو، وبوشناق، وفالنسي، وسرور وغيرها من العائلات. وأسست العائلات الليفورية التجارية المنتقلة إلى الجزائر، شركات ووكالات تعد اللجنة الأولى للشبكة التجارية اليهودية، التي تحول نشاطها إلى احتكار فعلي للتجارة الخارجية، فكانوا تحت حماية الداي، وحكومة الأتراك، وقناصل فرنسا وإنجلترا، ويقول شالر في هذا الصدد :

"إن مراسلتهم مع اليهود الآخرين المقيمين في الخارج جعلت منهم الطائفة الوحيدة من السكان التي لها معرفة صحيحة بالشؤون الخارجية..."

وكانوا المصدر الأساسي لتسريب المعلومات حول شؤون  
الولاية السياسية، والاقتصادية وعن القرصنة لصالح السلطات  
الرسمية التوسكانية، والقناصل الأجانب إما عن طريق الرواية  
الشفوية أو الرسائل.

### أهمية العلاقات التجارية مع ليفورن

لقد عرف يهود ليفورن كيف يستفيدون من الاضطرابات  
والتحولات التي طبعت حوض البحر المتوسط منذ القرن 16 م، ومن  
التشتت الجغرافي للفارين منهم من الأندلس الذين تم توظيفهم في  
الهيكل التجارية المنتشرة في جنوب أوروبا وإيلات شمال إفريقيا.  
فقد استغل هؤلاء معرفتهم بقضايا العملة، وباللغات، والمعاملات  
التجارية، التي فاقت إمكانيات حكام الجزائر. إلى جانب مهاراتهم  
وانعدام البنوك، في تنشيط وخلق نظام من القروض والضمانات  
بفوائد خيالية.

وبفضل نشاطاتهم الواسعة جعلوا من ليفورن، ومرسيليا،  
والجزائر، مثلثا ذهبيا ومحورا رئيسيا، للنشاط التجاري المتوسطي،  
فهي موانئ لتجارة متعددة"، ومراكز تجارية بين أوروبا ودول المغرب.

وقد احتلت العلاقات التجارية الجزائرية عامة، واليهودية  
خاصة مع ليفورن مكانة مميزة في التجارة الخارجية للولاية. فهي  
تحتل المركز الثاني بعد مرسيليا، لوجود أعداد كبيرة من اليهود  
وهجراتهم المتزايدة. فقد وجدوا كل التسهيلات التجارية، ويتأكد

ذلك من خلال ديناميكية حركة الهجرة اليهودية بين ليفورن والجزائر بصفة مستمرة إما عن طريق الممارسة الشخصية أو في شكل العلاقة بين التاجر ووكيله "Le majeur et le teneur" فعلى سبيل المثال لا الحصر كان (سلمون ليفي برام وكيلا لأبيه حاييم اليزا ليفي) في مدينة الجزائر، وإسحاق ستورا وكيلا لأبيه يعقوب ستورا (1770).<sup>11</sup> وجاكوب إسرائيل دي تونس الذي ذهب إلى ليفورن وترك بالجزائر أخوه جاكوب إسرائيل وابنه إسحاق وبذلك تكون العلاقة بين التاجر ووكيله هي علاقة قرابة (عائلية).

إن العلاقة التجارية المبنية على الروابط العائلية جعلتها تحتفظ بأعمالها وتجارها بليفورن مدعمة إياها باستشاراتها بالجزائر، بدلا من أن تهجر كلية إليها، وبذلك تكون حركة الهجرة اليهودية مجرد حركة لرأس المال التجاري اليهودي المبني على الربح الذي قد يصل إلى 400%، فحركة رجال المال والأعمال اليهود لم تكن ترتبط بالرغبة في الاستقرار في منطقة معينة وذلك هو حال أبراهام بوشعرة (ابن مقدم الطائفة اليهودية الذي استقر فترة في ليفورن حيث تولى أشغال أبيه)<sup>12</sup>، ثم عاد إلى الجزائر في 1757.

لقد لاحظ Fillipini اعتمادا على سجلات الضرائب سنة 1809 أن البيوت التجارية اليهودية ذات الأصل من شمال إفريقيا تمثل 42.64% من مجموع البيوت التجارية وتدفع 41.53% من مستحقاتها

Patrice ويشكل يهود شمال إفريقيا 1000 من مجموع الفئة

نشطة والبيوت التجارية الثلاث التي رسوم بالعمل المصرفي هي " .

سلمون كوهني باكري 400000 فرنك مستحقات مدفوعة .

داهيد بوشناق 400000 فرنك مستحقات مدفوعة .

إيزايا عريبي 800000 فرنك مستحقات مدفوعة .

هذه البيوت مكلفة بتطوير مكانة اليهود في تجارة ليفورن .

المصرف الأول والثاني نحد لهما ذراعا في الجزائر وهي تعكس لنا

حقيقة النفوذ المالي لليهود الذين استفادوا أيضا من نظام

الكمبيالة إذ تبادلوا بموجبها السلع مع أوروبا ، آسيا وإفريقيا . وقد

نعود جذور النجاح التجاري لليهود ليفورن إلى ما قام به جاكيت

Jaquete الذي نجح في توطيد علاقاته مع الطبقة الحاكمة بالجزائر

بتقديم خدمات استشارية وتجسسية عن البلاد الأوروبية .

## العلاقات التجارية

بفضل هذه الفئة نشطت المبادلات التجارية مع هذا الميناء ،

فهم عنصر فعال في الدائرة التجارية ، إذ يقومون بدور الوسيط الذي

يقدم رأس المال - القرض - بسعر فائدة 3% في الشهر أي 36 %

سنويا" ، فكم هي الأرباح التي يجنونها من وراء هذه العملية

البنكية ؟ وغالبا ما يكون تسديد هذه القروض في ليفورن لدى

عميلهم هناك .



## السفن المستعملة

عند تناول العلاقات التجارية من الضروري التطرق إلى الوسائل التقنية وهنا سنعتمد على Fillipini الذي تفحص المحفوظات الأرشييفية<sup>٩</sup> ألا وهي السفن التجارية باعتبارها أداة للتجارة ومعظمها من النوع المتوسط<sup>١٠</sup> (كالبولاكس والترنافة والبنك). فما هي جنسية السفن التي اعتمد عليها التجار في عملية المبادلات بين الجزائر وليفورن<sup>١١</sup>. وهذا الجدول يبين جنسية هذه السفن خلال القرن ١٨م<sup>١٢</sup>.



سيطرة من خلال الحدود الضرورية في استعمال السفن  
الأجنبية لضمان المبادى التجارية ليس فقط بين الايالة وليفورن بل حتى  
مع مناطق شمال إفريقيا والدول الأوروبية. وتنعكس النسب الواردة في  
الحدود سيطرة السمن الفرنسية وكذلك الانجليزية والهولندية في  
النصف الأول من القرن 18م، بينما تظهر في النصف الثاني سيطرة  
الدول المحايدة السويد والبنديقية وراقوزا، حيث تراجعت الحاجة إلى  
السفن الفرنسية باستثناء سنة 1775. فتستتج<sup>23</sup> أن اليهود استعملوا  
سفن ذات جنسيات تربطها بالايالة معاهدات واتفاقيات.

إن طبيعة العلاقات التجارية وحركة رأس المال تجعلنا نعتقد أن  
المحرك الأساسي والشركة الأم مقرها ليس ايطاليا بل الجزائر.  
فليفورن تمنحهم سهولة الانخراط في الأوساط التجارية المتوسطية ثم  
العالمية، أما الشركات والوكالات الملحقه مقرها المركزي ليفورن<sup>24</sup>  
التي تتوفر فيها شروط تأمين البضائع (إذ تم تأمين البضائع من الجزائر  
إلى ليفورن سنة 1780 بمبلغ 14.225 Pezze أي ما يعادل 69.702 ليرة)<sup>25</sup>.

إن أهمية الميناء كونه منطقة عبور للبضائع المستوردة  
والمصدرة للمناطق التي توجد معها علاقات مباشرة، فمن خلالها تقام  
استثمارات تجارية مربحة خاصة للتجار الكبار الذين يسعون إلى  
ضمان علاقاتهم التجارية مع ليفورن وتوسيع أفاقها التجارية كـ :  
كوين سودال Coen Sudel ودينوس<sup>26</sup>، والميزة الأخرى أن العلاقات  
بين الطائفة اليهودية اتخذت شكل التكتل العائلي كعائلة بوشمرة

وسليم بن باكري وبوشناق، هتمنظوا مع نهاية القرن 18م رابطة تجارية قوية لها تأثيرها الاقتصادي والسياسي.

## ب. الصادرات

تعددت وتنوعت صادرات ابالة الحرائر نحو ليفورن، وتأتي في مقدمته المواد المصدرة المواد الأولية التي بلغ متوسطها خلال القرن 18م (1,66) وهي موجهة لتمويل التورشات الابطالية والأوروبية بالإضافة إلى تصدير الحبوب بمختلف أنواعها، فموانئ بايلك الشرق (عناية، الفضالة والقل) كانت ترسل إلى ليفورن كميات كبيرة من القمح الصلب الذي لا ينتج في المناطق الابطالية لصناعة العجائن، ويمر حجم تصدير الحبوب بمرحلتين:

• 1700 - 1724 يتغير الربع الأول بنسب ضعيفة 0.22.

• 1730 - 1745 تعرف مبيعات الحبوب نحو ليفورن قفزة بمعدل 1,96.

ويعود ضعف المرحلة الأولى إلى المنافسة الشديدة لميناء مرسيليا (تجارها وشركاتها) التي تعمل على استيراد اكبر كمية ممكنة من موانئ الشرق الجزائري. فليفورن تحتل المرتبة الثانية، ورأس المال المستعمل للتوريد والتصدير لم يتجاوز المليونين من الجنيهات التورية<sup>27</sup>، بينما يختلف الوضع في 1740 و 1745 إذ ارتفع تصدير الحبوب إلى 1849 بسبب الظرفية السياسية وهي الثورة الفرنسية والحاجة الماسة للقمح، فقد استفاد هذا الميناء من حياده في هذا الصراع.

وتحتوي الوثائق والسجلات عن تصدير مواد المستعمرات :  
 وهي 10 أوت 1771 وسجلت شحنه على متن السفينة (ليوثو الصغير)  
 محملة بالمنتجات و مواد أخرى " وبالاغتماد على "هادي" أن مجموعة  
 من النجار اليهود ( أبراهام هايس ، موسى دي كوين ، أرون مالكو  
 وحاسكوب ماشوروا ) جهزوا بنكاً Pinque محمل بالشمع ،  
 الكافور ، الترفل ، القرقة والسكر " .

وفي بعض الحالات الاستثنائية تلعب المواد المصنعة دورا في  
 صادرات الأباله فهي 1700 ساهمت بـ 16.71 % ويذهب Fillipini<sup>22</sup> إلى  
 أنها من غنائم القرصنة أو تعود لحركة بعض السفن في تفريغ  
 الحمولات في بعض الموانئ كوجود صندوقين للكتب العبرية في  
 صادرات الجزائر في سنة 1795 وذكرنا سابقا أن ليفورن مركز  
 الثقافة العبرية

إن تنوع الصادرات نحو ليفورن لا يقتصر على البضائع فقط  
 بل يسجل إرسال بعض المعادن الثمينة من سبائك ذهبية وقطع  
 نقدية " . فقد سجلت وثائق أرشيف ما وراء البحربأكس إرسال علب  
 من النقود بمختلف أنواعها من الجزائر نحو ليفورن " بفرض شراء  
 البضائع والسلع لإعادة بيعها في الجزائر ، فقد أرسل ما بين 1822 -  
 1824 (11 إرسال للنقود) (سلطاني قديم ، دورو ، محبوب....).

ويعكس هذا حركة رأس المال باتجاه ليفورن أو حتى  
 باستعمال الكمبيالة Lettre de change ويدخل هذا في إستراتيجية

تتمركز في مستورد المنتجات من الشمال فالسوق الليفورنية بحاجة  
وانتمة تدهب

ومستورد جدولاً عن السفن التي دخلت ليفورن قادمة من  
البحر المتوسط<sup>4</sup>

الفترة	1798-1799	1816-1820	1821-1825	1826-1830
عدد السفن	54	69	91	133

يتبين أن الحركة التجارية قد اشتدت مع نهاية القرن 18م  
وبداية القرن 19م. باستغلال الظرفية السياسية (الحروب  
النابوليونية) وكذلك إلغاء الامتيازات الفرنسية.

### ج. الواردات

لا تشكل واردات شمال إفريقيا عموماً من ليفورن سوى  
12.6% أو 16% وتبقى الواردات متواضعة مقارنة بالصادرات، لقد  
ناقص ميناء مرسيليا ليفورن في أسواق شمال إفريقيا، والجدول  
التالي<sup>5</sup> يوضح حجم الواردات من هذا الميناء :

السنوات	القيمة التورية	بالليرة	النسبة %	مجموع واردات شمال إفريقيا	النسبة %
1765	489975		8.61	919911	15.98
1770	312032		6.90	731055	16.16
1775	300345		5.83	832705	16.16
1780	479955		4.83	1248912	12.57
1785	663558		5.64	1802955	15.32
1790	676935		4.69	2104564	14.58
1795	776160		1.76	3679257	8.33

مجلس الجنرال جمع التبرعات وخصصت طائفة من  
 ... من مواد مصنع مواد زجاجية (بالحدود ... الجنرال  
 ... وخصصت ... الزجاج الأبيض والزجاج الإيطالي ...  
 ... الأموال المرسلة إلى الجزائر ومن الأرباح لها ...  
 ... لاسرى أو مصنع ... 1771 ذهب القس ...  
 ... 1800 ... لشراء ...  
 ... بانيه ... للحد من اليهود ...  
 ... فرنسا ... الجزائر

... صنعت ليصور قطنا بحاريا لا يمكن الاستعداد ...  
 ... كحالات ... والسياسية ويفصل دور ...  
 ... ... من الحصول ...  
 ... الأسواق الأوروبية الأخرى

... التواردات في جميع مناطق الأقاليم ...  
 ... والأهمش الحربية واليهود ...  
 ... التوابع والتصرف الذي ...  
 ... ... المستعبدات نظرا ...  
 ... في الأقاليم الذي لم يسمح للسكان ...  
 ... هذا لم يمنع من استمرار ...  
 ...

تعتبر العلاقات مع ليفورر سوقاً مضمونة وحججاً لجمولاد  
 وحيد مسيطرة ليهود. نحو لجمولات ثانية من همدان. ان سلفرولك عدم  
 من ليهود. في سجن المصانع نحو لحرر. قد نجد مرآت استغنائيه  
 ورمي وحرر في معية. حصة في نصف لأول من لفر ١٩٨٠.

في ٢٢ مايو ١٩٩٠ ته توجيه بضعة من ليفورر إلى لحرر من  
 قمر موشى دشر ١٩٩٠. وحرر من تمسك وليفورر لحرر  
 و ستران بضعة مختلفة من قبر ككر من Saul Levi Liezer for no  
 Joseph Liezer for no

ومن خلال ملخص نوثق للاحظ لارقد الحصة بالخصارات  
 موجودة عكر لوزة. فقد سجل لهدى لجمولات لخصير  
 بالجد ليفورر أو مرسيب من قبل ليهود. في حين لسجل نوعية  
 البضائع أو الاكتفاء ببضعة متنوعة. قد يعود ذلك إلى التهريب من  
 الرسوم الجمركية. لأن السلطات المحلية كانت تفرص على ما  
 يستورده اليهود ضرائب مرتفعة (٢١٢) من قيمة البضائع. لذلك  
 اتبع لتجار اليهود حيلاً وأساليب ملتوية للتهرب من دفع تلك الرسوم  
 كإعمال الكتابة.

## د. التهريب

تعتبر عملية التهريب وما ينجر عنها عادة من نشاط تجاري  
 موازي في الأسواق السوداء من النشاطات التجارية وإن كانت بطريقة  
 غير شرعية ذات الانعكاس السلبي والإيجابي وذات مرد ودية كبيرة



رغم مخاطرها العديدة، وهذا النشاط لم يبدأ في القرن 18م إل معارف معروفا قبل ذلك، ومتداولا حتى القرن 17م<sup>11</sup> فكان هذا النشاط، مجال خاصة في مجال الأسلحة والمعدات الحربية التي كانت تصدرها محظورة نحو الجزائر من بعض الدول الأوروبية<sup>12</sup>، ومع ذلك، كانت الجزائر تحصل دائما عليها لأنها كانت تشغل نشاطا محبوبا بالنسبة للبلد، وهو النشاط الذي وجد فيه اليهود مجالا للربح

وكان يهود مرسيليا وليفورن همزة وصل بين الجزائر وهولندا في تهريب الأسلحة إذ يمكنون الآيالة من الحصول على المواد المحظورة في أسواق أوروبا، كما أنهم عملوا كعملاء مزدوجين يقدمون أفضل الخدمات لمن يدفع أكثر في حالات الحصار أو المقاطعة.

■ إن البراءة اليابوية، والمراسيم الملكية المادة 11 من البراءة ■  
coena domini تعاقب كل من يبيع أسلحة ومعدات حربية للمسلمين.

في نهاية القرن الثامن عشر اشترى اليهودي صمويل مواتي Samuel Moatti بضائع من مرسيليا محظورة تصديرها بموجب قانون 12 بليقيوس العام 1111<sup>13</sup> الموافق ليناير 1704 والتي كان الداي حسن بحاجة إليها.

وكانت ليفورن أحد المراكز الأساسية لهذا النشاط ليس فقط بالنسبة للبضائع المحظورة بل حتى في ما يخص الجوازات، وتزوير الوثائق والأسماء والرايات، فالكثير من الوثائق الليفورنية تعلمنا أن العديد من سفن البندقية محملة بقمع المشرق كانت تعمل

وثائق ليمورمية تم فتحه نحو نصيبه و مرصبة حصاره في سواحل  
والبرتغال كانتا في حلة حرب مع حصار

كانت مسألة الحروب تحت هيبة - - - - - تسبب سيطرة  
معرفة الدول الصديفة من فعدة - - - - - وما قبل من نشر حركة  
التهديب في حوض البحر الأبيض المتوسط - - - - - حلال في  
لحصن سان فيليب بمارقة وحدث العديد من حروب الصيد  
قصود استعمالها في البحر المتوسط - - - - - ربات القوى الأوروبية  
ولم يقتصر التهريب على ما نستورد وحرار من عوز - - - - - معطوف  
شمل بعض منتجات الألبان الأساسية حصة حرار من نفس حبيب  
الكورسيكيين في مناطق لشركة نرسية

ومما سبق يتضح تمسك اليهود من الاستحواذ على ساحة  
اقتصادي حيوي وذو مروية، والسيطرة على قلة تجارة بين الألبان  
وليفورن، بفضل براعتهم ومعرفةهم للعمليات والعمليات وبعث  
الأجنبية، فكانت النتيجة هي التقرب من الأوسط - - - - - في سوا  
وبالتالي تزايد ونمو النفوذ اليهودي متمركز في عمليات ليمورية التي  
ارتبط اسمها بالتجارة ولا سيما شركة - - - - - موشق التي  
احتكرت الكثير من هروع التجارة والسيطرة على ساحة على سوق  
ليفورن ليمتد توسعها إلى السيطرة على سوق مرصيب في فترة  
الحروب النابوليونية.

1- Med Amine : "Géographie des échanges commerciaux de la région (1672-1830)" R.H.M. N° 71-72, 1993 P413  
 2- اعتماد محمد على

أرشفيف القنصلية الفرنسية بالجزائر

- 2- ACCM, Série Grande 5, dossier juifs à Aix et à Marseille 1672-1773  
 3- Tassy (L.), Histoire du Royaume d'Alger, paris : Ed. L. Jolyet, 1992, p. 156  
 4- Eisenbeth (M.), Les juifs en Algérie et Tunisie à l'époque turque (1516-1830), in : Revue historique algérienne, Alger, p. 156

5- دادة محمد بن اليهود في الجزائر في العهد العثماني ( منذ مطلع القرن الثامن عشر حتى 1830 ) أطروحة غير مطبوعة، إشراف محمد خير فارس، دمشق، 1997 ص 106

- 6- شالو وليام، مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر 1824 : تعريب إسماعيل العربي،  
 7- Fillipini, "Les juifs d'Afrique du Nord au XVIIIe siècle et la communauté juif", CNRS n 1984, p. 60 .

- 8- مفسر وليام الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب عبد القادر زبادية  
 9- Fillipini, les juifs... op.cit, pp 6-61

تكون المدينة مركز للثقافة العبرية في إصدار المؤلفات وتلقي العلم، ففي 1811 طلب أربعة طلبية العودة الى بلدهم الجزائر من بينهم جوزيف باكري...  
 بالاعتماد على الأرشفيف الوطني بباريس، 7 8849-7 املف 5220

ومن نفس المرجع تم تصدير صندوق من الكتب العبرية نحو الجزائر على متن سفينة Edice Giuseppe بمبلغ ضمان 100 بيастرة.

- 10- Fillipini : Livourne et l'Afrique au XVIIIe siècle, RHM, 1977 P142

11- دادة محمد بن نفس المرجع السابق ص 123

- 12- Hadley, (M.J.M), le livre d'or des israélites Algériens, Alger Ed Bouyer 1871 p. 24  
 13- Fillipini, livourne... op.cit, p. 62

يسمى اليهود إلى الإبقاء على الرابطة العائلية مع الطائفة اليهودية بليفورن حتى عن طريق الزواج مثل زواج التاجر Joseph Bensimon من الجزائر Sara Racha أينة باحر ليفورني...

- 14- Fillipini Livourne... op.cit, p. 62  
 15- ibid

1- دادة محمد نفس المرجع ص 142

18- Tassy op cit p 176

كان جاكيت مجهزا للسفن amateur معنكرا للرمة الشمع، ويدني بمعلومات بها يحدث بالدول المسيحية

19- Jacque Taib être juif au Maghreb à la veille de la colonisation. Ed : L'Harmattan 1994 p 46

20- Filipini op cit p 125

21- ibid P 126

22- ibid

23- Laves yve Le port d'Alger. Alger (S.D.). p 62

24- Filipini Les juifs ... p 64

على سبيل المثال كان نشاط التاجر سلمون كوهين باكري مرتبط بالأموال والأوامر التي يتلقاها من قبل الشركة الأم.

25- Filipini Livourne ... op.cit. p 159

26- Lespest R. Alger : Etude de géographie et d'histoire. Paris, 1930. p 159

27- Filipini Livourne op cit. p 132

28- Paradis (V). Tunis et Alger au XVIIIe siècle. Paris. Ed : Sindbad. 1983. p 286

29- العربي الزبيدي. التجارة الخارجية ص 143

30- A.C.C.M. Serie K an 92. objet consulat de Livourne et au des bâtiments français arrivés à Livourne (1722-1730)

31- Haddey op cit p 28

32- Filipini. Livourne et ... op. cit. p. 137

33- ibid p 139

34 - A.O.M. 15.MI 49. vol 380

- Amine Med. géographie des échanges commerciaux de la regence d'Alger à la fin de l'époque ottomane. 1972-1830 R.H.M pp 309-310.

35- Valenc (L). Le Maghreb avant la prise d'Alger. Paris. Ed : Flammarion 1969. p 103

36- Filipini Livourne et ... op.cit. p 129

37- Lacoste (L). La marine algérienne. p 42

38 - Paradis (V) op.cit p

39 - Valenc (L). op.cit. p 76

40 - Haddey op cit. p 30

41- دادة محمد نفس المرجع السابق ص 141

42- Samuel Fethah : "les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque de Risorgimento".

منذ 1676 وجد التهريب في نظم إعفاء البضائع من الضرائب في ليفورن، باعتبارها ميناء حر. المهم أن تكون موجهة للتصدير.

- [illegible]

# دور ميناء بجاية في النشاط التجاري الحرفي - الكراسته - خلال العهد العثماني

أ.ة. مباركي ناوية  
قسم التاريخ - جامعة الجزائر

## تمهيد

من خلال هذه المداخلة سأحاول تسليط الأنوار على الدور التجاري لمدينة بجاية خلال العهد العثماني وكيف أن نشاطها التجاري حينها ارتبط ارتباطا وثيقا بمينائها، وخليجها عامة علما أن التركيز سيكون بالدرجة الأولى على النشاط التجاري والحرفي الذي كانت تشكل مدينة بجاية، وميناءها المركز الرئيسي له، وهو تجارة الكراسته.

## 1 - موقع مدينة بجاية

كانت مدينة بجاية في العهد العثماني مبنية على شكل مدرج فوق المنحدرات السفلية لجبل قورايا (Gorah) الذي يبلغ ارتفاعه حوالي 66م وتطل على خليج يسمى باسمها يحميه عدد كبير من الكتل الصخرية العالية<sup>(1)</sup> حيث يمتد في قاعدة جبل

---

(1) إسماعيل العربي "بجاية من خلال النصوص الغربية" في مجلة الأصالة العدد 19 - عدد خاص ببجاية، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ مارس - أبريل 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية الجزائر، ص 68.

فورياً رأس يعرف برأس بواق (cap bouac)، وهو يتقدم في البحر كأنه شبه جزيرة تقريبا، ويحدد ميلاد خليج بجاية الطويل<sup>(1)</sup>. وتنعم مدينة بجاية بمناخ معتدل في الصيف لوقوعها في الجهة الشمالية الغربية من هذا الخليج، وفي فصل الشتاء تسقط الأمطار الغزيرة في منطقتها، وهذا ما يفسر غنى المنطقة التي تقع فيها مدينة بجاية بالغابات الزاخرة بأشجار الزيتون، والصفصاف، والسرو. وغيرها منذ أقدم العصور<sup>(2)</sup>. كما كانت بجاية واقعة بالقرب من وادي الصومام الذي كان يصب في البحر محاذيا لها من جهة الشرق<sup>(3)</sup>.

وتبعد مدينة بجاية عن مدينة الجزائر بـ 35 فرسخ (40 كلم) - ففرسخ (lieue) واحد يساوي حوالي 4 كلم- وبـ 5 ساعات بالسفينة في الفصول الجميلة، وتبعد عن جيجل بحرا بـ 12 فرسخ (48 كلم)، وتبعد عن سطيف مسافة يومين من المشي أي 20 فرسخ (80 كلم). وعن قسنطينة (سیرتا) تبعد بـ 30 فرسخ (120 كلم) وأخيرا تقع على

(1) EDOUARD LAPENE, Vingt-Six Mois à Bougie ou Collection de mémoires sur sa conquête, Chez ANSELIN et GAULTIER- LACUIGNIE, Libraires, Paris, 1838, p. 3

(2) رابح بونار، "بجاية من خلال بعض الرحالة المسلمين"، في مجلة الأصالة العدد 19، عدد خاص ببجاية، سنة الرابعة صفر- ربيع الأول 1334هـ/مارس- أبريل 1974، ص 66.

(3) SHAW(Thomas), Voyage dans la Régence d'Alger, ou Description Géographique, Traduit de l'Anglais et augmenté par J-Mac-Carthy, chez Marlin Editeur, Paris, 1830, p 334

بعد 50 هـ (250 م) من عناية (هييون)<sup>11</sup> وهضما يمتدنا  
نقول، أن موقع بجاية هذا جعل منها عروس الساحل لكونها حمت  
بين البحر، والجبل وترفعت على خليج يعتبر من أهم الخلجان على  
شواطئ المغرب الأوسط-الجزائر- وهو عبارة عن ميناء طبيعي معمر،  
وحصين، ولهذا كانت منذ أقدم الحقب التاريخية مطمع تتل من  
يرف. وهذا ما أهلها لتكون عاصمة الأمراء الحماديين، وقبيلة  
نعماء، وما يميزها عن غيرها من المدن حينها أنها كانت مدينة  
تدشت مع الطبيعة؛ حيث أنه داخل أسوارها كانت هناك مساحات  
خضراء، وأشجار تتوزع عليها الدور، والمساكن.

## 2- وضعية مدينة بجاية في العهد العثماني

في البداية أشير إلى أن الكتابات التاريخية التي تتناول تاريخ  
مدينة بجاية في ظل الحكم العثماني تركز على ظروف انضمامها  
تحت الحكم العثماني في عهد صالح رايس سنة 555م دون التعرض  
للأحداث والأوضاع التي عايشتها بعد ذلك.

فالمعلومات التاريخية القليلة المتوفرة لدينا عنها خلال العهد  
العثماني تشير إلى أنها لم تعد تلك المدينة المزدهرة كما كانت في  
عهد بني حماد، والموحدين، والحفصيين؛ أي لم تعد تتمتع خلاله  
بمكانتها التاريخية القديمة أو بمكانة جديدة يعليها خضوعها

---

(1) EDOUARD LAPÈNE, Op.Cit, P.2



للعثمانيين<sup>(1)</sup> : والسبب في ذلك يعود إلى التخريب، والتدمير التي تعرضت له خلال الاحتلال الإسباني إذ تم تخريب عدة أحياء جميلة من أحياءها.

ونهب الإسبان ما في المدينة من أشياء ثمينة، وقيمة، ودمروا قصورها البديعة : وقاموا بتحميل 30 سفينة من سفنهم بكل ما أخذوه من بجاية سواء من مقتنيات قصور السلطان، أو من مقتنيات مساجدها، وقد حطموا منارة قصر اللؤلؤة، ودمروا قصر النجمة، ونهبوا كل ما فيها من أعمدة رخامية، وفائنس -زليج- وخشب منقوش في غاية الإتقان.<sup>(2)</sup>

وعرفت مدينة بجاية في عهدهم انحطاطا كبيرا، وتبعاً لما تذكره المصادر نلاحظ أنها خلال العهد العثماني لم تسترجع مكانتها، وأن روعتها الحضارية، والعمرانية كانت تتدثر، وتختفي في نفس الوقت الذي كانت تشهد فيه مدينة الجزائر توسعا عمرانيا، وسكانيا وتتحول من قرية صغيرة إلى مدينة مزدهرة نتيجة اختيارها عاصمة للبلاد والدولة.

---

(1) أبو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافية القرن العاشر إلى القرن الرابع عشر هجري (16-20م)، ج 1، الطبعة الثانية المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1405-1985م، ص174.

(2) Charles FERAUD, Histoire des villes de la province de Constantine « Bougie », typographie et lithographie L'ARNOLET, Constantine, 1869, P192.p.166

وتذكر بعض المصادر أن العثمانيين لم يهتموا بتعمير المدينة، وترميمها، ومن أمثالهم الرحالة الفرنسي بيسونال (PEYSSONNEL) الذي قال في أكتوبر 1725م عن تدهور، وانحطاط العمران في بجاية : "كل شيء يسقط كالأطلال ؛ إذ أن الأتراك لا يصلحون شيئا"<sup>(1)</sup> ؛ أي أن معظم عمران بجاية تحول إلى خراب<sup>(2)</sup>.

وهذا ما ذهب إليه من قبل الفارس داريفيوا (Chevalier d'Arvieux) خلال القرن 17م (11هـ) حين ذكر أن المدينة تقريبا خراب بأكملها..... في كلمة واحدة هذه المدينة التي كانت سابقا معتبرة لم تعد إلا قرية بائسة.<sup>(3)</sup>

(1) وفي هذا الحكم مبالغة ؛ فقد حاول العثمانيين الاهتمام بترميم عمران المدينة وهذا ما نتلمسه من خلال الآثار التي تعود لهذه الفترة ؛ حيث قاموا مثلا بترميم وتدعيم برج موسى، والقصبة، وحصن قورايا، كما قاموا بإنشاء برج هو برج بوليلة، كما أنهم قاموا بتشديد بعض المؤسسات الدينية كجامع الأعظم، وجامع سيدي بوضوف، وهذا ما تدعمه إحدى الوثائق التي تعود إلى العهد العثماني نستشف منها قيام العثمانيين بإصلاح أحد الأبراج إذ جاء فيها إعلام قايد بجاية مصطفى رئيس بأن عملية ترميم البرج فائحة إذ جاء فيها ما نصه : «اليوم أفاندي نعلمكم على شأن أمر البنيان رانا {كذا} أرفعنا الجير إلى البرج وخذينا الخشوب {كذا}..... أنظر ؛ وزارة الإعلام والثقافة . بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ديسمبر 1975 . والوثيقة رقم 8، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني حول هذه الوثيقة أرجع للهامش رقم (30)

(2) PEYSSONNEL et DESFONTAINES, Voyages dans la Région de Tunis et Alger, Librairie De Grude Editeur des Annales des Voyages, Paris, 1838 p. 468.

(3) Chevalier d'Arvieux, Mémoires du chevalier d'Arvieux, Tome5, Chez J-B Delepine, paris, 1735 p 236

وما سبقه من دور الاستطاط البحري الذي كانت تعاني منه بحاية، ولتتسببها بالمواد الطبيعية المتنوعة وموقعها البحري الإستراتيجي سيمنح على نفس الحياء فيها للنشاط التجاري الذي ارتبط به

### 3- نظرة على ميناء بحاية

يقع ميناء بحاية في الجهة الغربية من الخليج الذي يحمل نفس اسم المدينة "خليج بحاية" وهو عبارة عن انحناء واسع للنشاط إلى الداخل حوالي 1500 متر مربع، وقد كان يحدد ميلار بداية هذا الميناء رأس بواق (Cap bouac)<sup>(1)</sup>

(1) خليج بحاية محصور بين رأس بواق (Cap bouac) ورأس كفالو (Cap Cavallo) باتجاه يجعل مكان قدم شبه حل منقطع لنصف دائرة (نوعا ما كشكل هلال) وهو يوجه الشمال، ولديه 11 ميل (17.996 كلم) انقراج، أو انفتاح على 8 أميال عمق (14.816 كلم)، ومكان يحوي عدة نقاط صالحة لرسو السفن، وهذا بفضل عمقه المناسب، وطبيعة قاعه حيث يتميز في كل مكان بقاع من الوحل (vaseux) على رصيف من الطين؛ وهذا الخليج جد ملائم لتحرك أسطول بحري، ورسوه علما أنه خلال فصل الصيف كان يمكن الرسو بكل طمأنينة في كل مكان من الخليج أما في فصل الشتاء فينبغي الاقتراب قدر الإمكان من الأرض أو اليابسة - فخليج بحاية المحصور بين رأسين في مأمن من التيارات القادمة من الخارج أبطل

EDOUARD LAPFNE, op cit, p 83 et voir aussi ALLEUSSOU, Etude sur les ports de l'Algérie, 2eme Edition - publiée par les départements de la guerre et la marine - imprimerie Administrative de Paul Dupont, Paris, 1857, p 121, 126

(2) ALLEUSSOU, op cit, p 121

وقد كان محميا في الشمال من خلال دار صي ترتفعه شي ترتبط رأس ككربون (cap carbon) مع حرس فسيوب ومن الضيق والجنوب بالشاطئ، وهو محمي من جهة الغرب عن طريق رأس كفالو (cap cavallo).

وقد كان هذا الميناء بحسب ما ذكره الفارس دافيدو في القرن 16م (11هـ) كبيرا، واسع، وذا عمق معشر ترسو السفن حيث تكون السفن التي تسحب إليه في أمن تام، وكثيرا

وكان هذا الميناء محميا جيدا عنى وجه نغمه من تريح العاصفة باستثناء الرياح الشمالية الغربية، والتي لا تكون أبدا سريعة، ولا عالية بالقدر الذي يمكن لها به الإضرار بسفينة راسية على أسس صحيحة.

فخلال فصل الصيف يمكن زهي المرأة أي الترسوا في كل مكان باطمئنان، وبثقة منذ أن نجد أنفسنا داخل رأس بوق (cap bouac) الذي يفلقه من الشمال فضلا عن العمق الملاحة، وطبيعة قاع الميناء : حيث كان يتميز في كل مكان بقاع موحل

(1) Ibid. p 123, 124

(2) Chevalier d'Arvieux, op cit. p 240

(3) A 14EUSO, op cit. p 124

(4) Ibid. p 124

مرسى (1) على رصيف من الطين، ومن ثم هو قاع جدد ملائم لتماسك  
مرسىة وهي ترويح بقوة في القاع لدرجة صعوبة سحبها (2).

والمرسى عدة سهل في بجاية أولا لأن الميناء قليل التعمق في  
الخليج. ونسب لأن المناورات (louvoyage) في هذا الخليج الواسع أين  
تدحر تيارات الصغيرة لعرض البحر، وأين يمكن أن نطيل الإبحار  
محط مستقيه إلى غاية 400 متر من الأرض ملائمة تقريبا كما هو  
نحدر في عرض البحر.

إذا يقدم ميناء بجاية مرسى طبيعي شتوي ملائم قادر على  
استقبال أسطول كامل بسهل دخوله إليه، ومفادته له في كل  
الأوقات هذا الميناء في الجهة الشمالية القريبة يشبه للأمان الذي  
يوفره ميناء مفلو. وهو محطة هامة لا غنى عنها للسفن المبحرة من  
مدينة الجزائر باتجاه مدينة عنابة، وبخاصة خلال فصل الشتاء (3).  
بخاصة مرسى سيدي يحيي كما سيأتي ذكره (4).

وقد كان ميناء مدينة بجاية يتوفر على ثلاثة أماكن طبيعية  
صائحة لرسو السفن (Mouillage) وهي :

1 - مرسى سيدي يحيي نسبة لضريح سيدي يحيي بوزكريا  
الذي كان يشرف على خليج، وميناء بجاية وقد كان هذا الضريح

(1) EDOUARD LAPÈNE, op.cit. p. 90

(2) A. LIEUSSOU, op.cit. p.124 Et voir aussi EDOUARD LAPÈNE, op.cit. p. 44

(3) ibid., p. 126

(4) ibid., p. 126 Et voir aussi EDOUARD LAPÈNE, op.cit. p. 84

مقصداً لكثير من الناس وخاصة البحارة وكان يقع بين رأس بواق (cap bouac) وحصن عبد القادر<sup>(1)</sup> وهو مرسى جد آمن في كل فصول السنة : إذ يمكن الرسوا فيه في ظل كل الظروف الجوية. وهو الوحيد الذي يقدم ملجأً آمناً للسفن في حالة سوء الأحوال الجوية : فالبحر فيه هادئ، وقاعه ملائم، وتماسكه جيد.<sup>(2)</sup>

والدليل على ملائمة الرسوا في مرسى سيدي يحي أنه كان خلال العهد العثماني محل الإقامة الشتوية لقطع أسطول البحرية الجزائرية : إذ أنه عندما كان يحل فصل الشتاء، ويصبح ميناء مدينة الجزائر غير آمن على السفن كانت هذه الأخيرة تلجأ إلى ميناء مدينة بجاية للاحتماء من العواصف المحتملة، وبالتحديد إلى مرسى سيدي يحي المحمي طبيعياً، وكانت الأسلحة من مدافع، وغيرها تنزل حتى يمكن إرساء السفن بشكل أقرب من الأرض.<sup>(3)</sup> وقد كان هذا المرسى واسعاً بما فيه الكفاية لاستقبال أسطولا من السفن -حوالي 20 سفينة -<sup>(4)</sup>

---

(1) حصن البحر - أو حصن سيدي عبد القادر : وهو الحصن الوحيد الذي كان موجود عند وصول الإسبان وبقي قائماً، وهو مبني على شكل طبقات من الأجر، والحجارة المصقولة بالتناوب، وقد أعاد الإسبان بنائه، ولكن بالحفاظ على أساساته الحمادية وقد استعمل في بنائه بعض المواد، والحجارة المأخوذة من بعض البقايا، أو الخرائب الرومانية الموزعة في تلك النواحي هذا الحصن كان يحوي خزان، وأقبية مبنية، أو مرممة من طرف الإسبان، وفي هذا الحصن يوجد ضريح سيدي عبد القادر. أنظر : وزارة الإعلام والثقافة، بجاية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ديسمبر 1975، ص 85

(2) EDOUARD LAPENE, op.cit, p.90

(3) Charles FÉRAUD, op.cit, p192. Et voir aussi EDOUARD LAPENE, op.cit, p.84 et A.LIEUSSOU, op.cit, p124

(4) LIEUSSOU, op.cit, p.125

وتجدر الإشارة إلى أن هذا المرسى أثار اهتمام الفرنسيين بعد احتلالهم لمدينة بجاية : حيث اعتبروه أحد أفضل المراسي في ساحل شمال إفريقيا، وجعلوه يأتي من حيث الأهمية، والقيمة بعد ميناء الإسكندرية، وهذا بحسب بعض ضباط البحرية الفرنسيين كما صنفه بعض بحارتهم في الصف الأول من حيث ملامته، وصلاحه لرسوا السفن قبل ميناء سطورة، وأرزو، والمرسى الكبير<sup>1</sup>.

2 - مرسى المدينة : وهو الميناء التجاري الضعلي للمدينة ويقع أمام المدينة ويمتد ما بين حصن عبد القادر والقصبة. وهذا المرسى ملائم خاصة خلال الفصول الجميلة - فصل الربيع، والصيف -.

3- أما المرسى الثالث فتجده إلى الغرب عند قدم القصبة في أصل السهل هذا المرسى الصغير ملائم لإقامة ورشات بناء السفن. وقد كان تحت حكم الدايات مقرا لدار الصناعة - شاطئ دار الصناعة : حيث يبدو أنه كان يتم صنع مراكب صغيرة - فلوكات، أو برصكات - ممارسة التجارة الساحلية التي سيأتي ذكرها لاحقا - حيث يمكن للسفن أن تنزل للبحر، وأن تصلح به في كل الفصول.

4- نظرة عامة على النشاط التجاري في مدينة بجاية  
لقد كان سكان مدينة بجاية يمارسون عدة أنشطة تجارية، وأهم ما كانوا يتاجرون به المحارث، والفؤوس والمناجل، وغير ذلك

---

1- FLOUARD APENSI, op.cit. p p.84,90

2- Ibid p 85

من الأدوات الحربية البارزة والتي يصفونها بأنها "كما  
 أنهم كانوا يصنعونها دائما من الحديد والبريق، والشمع  
 من الفضائل التي تسمى الحديد البارز بالحبال المحيطة بمدينة  
 بجاية، وهذا كان يصفونها إلى أوروبا والشرق

وكان يصدر من مدينة بجاية بالبحر الأبيض المتوسط  
 إلى ريف الرباط، إلى ريف الشارقة، والفصل وهي مواد كان يأتى بها  
 من الحبال المحاور، والبجاية، وهي مدينة كانت تصدر  
 النخيل والبريق، واللبان، وإلى الشمال، وهي مدينة الحرائر

(1) وذلك باستعمال الحديد البارز من المناطق المحاورة للمدينة، والمواحدة في  
 الحبال المحيطة بها، هذا كان يصفونها بأنها "كما أنهم كانوا يصنعونها  
 وخاصة الحديد، وهذا يصدر من الأهرام، من حصى التوران، في المنطقة التي  
 تقع بها مدينة بجاية، كان يأتى بها من الحديد البارز، وهي مدينة كانت تصدر  
 يستخرج سكان بجاية منها الحديد، ويصنعون منه عمالقة يقدية على شكل  
 قطع صغيرة من الحديد، وهذا إلى الشمال، وهي بعض المعلومة التي ذكرها  
 مرمول في أواخر القرن 16م (1600هـ) (2)

Jean Leon l'Africain, La description de l'Afrique, traduit de l'Italien par M. l'apud, Arthen  
 Mancelier, édition Paris, 1906, pp 306-307, voir Mamot (doms), L'Afrique de  
 Mamot (doms), traduction de Nicolas PERRICHON et d'Abdoulaye, Paris, 1967, 1946

(2) SHAW (Thomas), op.cit p 313

(1) وتحمل المصادر بذكر الثور الملاح، والحيوانية التي تكثر منوها بالمناطق  
 المحيطة بمدينة بجاية، هذا لا يصدر من الأهرام، من حصى التوران، في مطلع القرن  
 السادس عشر أنه كان في بجاية على عهد امبراطور من (1500) عائلته حد غنية عن  
 طريق المتاحرة بمحامييل راء منهم ووصف أن الأراضي الزراعية هائلة حد لإنتاج  
 الحبوب، ولكنها من جانب آخر غنية بالفواكه، حيث يوجد حول المدينة عدد لا  
 متناهي من البساتين المليئة بالاشجار المثمرة، وهذا ذكر أن تلك البساتين كثيرة  
 خاصة من جهة الباب المؤدية إلى الشرق، فكما ذكر أن الحبال المحيطة بمدينة  
 بجاية كانت مكانا يحوي ثروة حيوانية مفسدة من الممر، والأفكار، والشبان  
 والأحصنة، وكانت تحوي كمية كبيرة من الحوز، والنخيل المصدر

Jean Leon l'Africain, op.cit pp 305, 306 وهو نفس ما ذهب إليه مرمول إذ تحدث  
 عن البساتين التي كانت تحيط بالمدينة، حيث قال أن بجاية معاطة بالبساتين،  
 ولاسيما باتجاه الشرق المصدر Mamot (doms), op.cit p 415



كانت تصدر الخروب ؛ حيث كان مقياس من الخروب يقايس بضاعير من القمح كما كانت تصدر بعض حلود النمرود ، والقردة إلى مدينة الجزائر . وفي الداخل إلى بعض القبائل "وهنا لابد أن نذكر بأن مصدر هذه الحلود من الغابات الكثيفة المحيطة بمدينة بحاية ؛ فقد ذكر ليون الإفريقي (Jean Leon l'Africain) في هذا الصدد أن المنطقة حيث يقع مدينته بحاية مليئة بالحيال الصعبة المسالك المغطاة بالغابات ؛ حيث يكثر القردة ، والفهود .

كما ذكر مرمول (Marmol) حول هذه المسألة أنه على مسافة قليلة من مدينة بحاية ، وبساتينها كانت تحيط بها غابات سمينة آيس كان يوجد عدد معتبر من الأسود ، والقردة " وقد كانت مدينة بحاية إلى جانب تصديرها للمواد ، والبضائع المذكورة أنفا تستورد بعض السلع التي كانت في حاجة إليها كالمح ، والجرار لوضع وتخزين الزيت ، والماء " ، وكذا الحبوب لاسيما القمح " ؛ حيث

(1) Edouard LAPIERRE, op cit, p 93

(2) Jean Leon l'Africain, op cit, p 365

(3) Marmol (Louis), op cit, p 416

(4) Edouard LAPIERRE, op cit, p 93

(5) حيث ذكر بيار دافتي في القرن 17 م ما يلي "الأراضي المحيطة بمدينة فقيرة ، وغير صالحة لزراعة الحبوب ، ولكنها من أحسن الأراضي للماعكحة ، والتي هي لذيذة بامتياز تربي العديد من الحداثق حول المدينة التي تحوي العديد من الأشجار المثمرة ، وعدد عجيب من أشجار الجوز ، والتي ؛ حيث يعد التي بها من أفضل الأنواع " المصدر .

Avety (Pierre D') Description Generale De L'Afrique Seconde partie Du Monde avec tous ses Empires, Royaumes, Etats et Republiques , Chez Claude Sonnius, Paris 1637 , p 191

تشير الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إلى حادثة تحطه سفينة  
محملة بالقمح كانت في طريقها من جيجل إلى بجاية.

ويتحدث توماس شوا (Thomas SHAW) في القرن 19 عن  
المبادلات التجارية التي كانت تتم بين سكان مدينة بجاية، والقبائل  
المجاورة لها كقبائل قواريا، وتوجة إذ يذكر أنه في اليوم الذي تقام  
فيه السوق -الذي كان عادة يوم الخميس كانت هذه القبائل،  
وغيرها تحضر إلى السوق، وهي تحمل معها سلعها، وبضائعها  
كالعسل والشمع...الخ- وإن الأمور كانت تجري بهدوء طالما  
المبادلات التجارية مستمرة، والسوق قائمة، ولكن بمجرد انتهاء  
البيع، والشراء يصبح كل شيء رأسا على عقب، ونادرا ما ينقضي  
النهار دون وقوع اضطرابات وفوضى، ودون حدوث بعض الممرقات<sup>(1)</sup>.  
وما يهمنا مما سبق هو إبراز وجود نشاط تجاري بين سكان مدينة  
بجاية، والقبائل العديدة المجاورة لهذه الأخيرة.

وهذه المسألة قد أشار إليها خلال القرن 17م (11هـ) الفارسي  
دارفينا : حيث يذكر أنه في أيام السوق كانت هناك هدنة بين  
سكان قبائل المناطق المحيطة بمدينة بجاية، وسكان هذه الأخيرة :  
إذ كانوا يجتمعون في السهل على بعد ربع ميل من المدينة فيما يعرف

---

(1) وثيقة رقم 47 "رسالة من كاهية الديران بجيجل إلى إبراهيم وكيل الحرج  
بباب الجزيرة"، دون تاريخ، من المجموعة 1903، من الرصيد العثماني بقسم  
المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

(2) Tomas SHAW, op.cit, p 333

بسوق الخميس : حيث كانت توجد ساحة كبيرة يجتمع فيها الأتراك والمورويقصد بهم المسلمين من غير العثمانيين . تحت ظل نخلة ، وكانوا يتاجرون فيما بينهم بسكينة منذ طلوع النهار إلى غاية منتصفه ، ولكن بمجرد وصولهم لمنتصف النهار كان الجميع يفترق مباشرة : فهذه السوق كانت تدوم لغاية منتصف النهار ، ويعلن عن ذلك عن طريق طلقة برود<sup>(1)</sup>

ولا بد أن نذكر أن ما يهمنا هنا في مجال التبادلات التجارية لمدينة بجاية مع بقية المدن ، والمناطق أن هذه الأخيرة كانت تمتلك شبكة ، أو قلوكة مركب صغير<sup>(2)</sup> كانت تستعمل خلال الفصول الجميلة في تصدير ونقل جزء من منتجات المنطقة المذكورة سابقا إلى تونس ، وهران ، ومدينة الجزائر ، وعنابة ، وكل هذه المراكب الساحلية كانت توجه في فصل الشتاء ، وترمي على شاطئ دار الصناعة تحت القصبة ، ولا تعاد إلى البحر إلا خلال الأيام الأولى من الربيع<sup>(3)</sup>

---

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit, p.237

(2) ونجد من خلال الوثائق التي تعود إلى الرصيد العثماني إشارة إلى هذه المراكب تحت اسم "البركوات" : حيث جاء في إحدى الوثائق ما يلي : ".....إذا ترسل اليكم الزيت مع البركوات {كذا} تعلمني وإذا كان ترسلوا المركب من عندكم تعلمنا باش انسرح {كذا} البركوات.....". المصدر : الوثيقة رقم 8 رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرست في بجاية إلى إبراهيم وكهل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه وطلب إعلامه هل يتم إرسال مركب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضا للأخشاب ، تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ) ، في المجموعة 1903 من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات ، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

(3) Charles Féraud, op.cit, p.195

أما المراكب التي لم تكن تستطيع، أو تتمكن من الرسوا في الميناء نفسه كن تذهبن للرسوا في كل النقاط الصالحة للإرساء في الساحل : فتمارسن بذلك تجارة السواحل (cabotage) : حيث كن تستكملن في أكثر الأحيان عن طريق التبادل، والمقايضة حمولة مشكلة من الزيت، والشمع، والتين المجفف، والجلود... الخ، والتي كن يصدرنها بعيدا، وكن يعدن محملات بالحبوب، والأواني الفخارية والأقمشة التي كانت توزع من بجاية إلى مختلف بلاد القبائل، ولكن يجب الإشارة إلى أنه كان يمنع على هذه السفن الصغيرة أن تحمل السلاح، وأن تقوم بأي عمل يتصل بالقرصنة - فقد كانت هذه الأعمال محصورة على سفن أسطول الجزائر - مدينة الجزائر-<sup>(1)</sup> كما كانت تقوم هذه المراكب بنقل الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها البحرية الجزائرية كما سيأتي ذكره بمناسبة الحديث عن تجارة الكراسته أساس موضوع هذه المداخلة.

#### 5- تجارة الكراسته

ولكن يبقى أهم نشاط اقتصادي تجاري، وحر في كانت مدينة بجاية مركزا له، وعلى وجه الخصوص خليجها، ومينائها اللذان كانا حجرتان أساسيتان فيه هو تجارة الأخشاب الصالحة لبناء السفن، والتي كانت تحتاج إليها بحرية الجزائر، ومن هنا

(1) Ibid, p. P195

التي هي هذه المسألة هي التي كانت تجعل من مدينة بجاية ذات أهمية بالنسبة للعثمانيين، وقد ذكر هذه الأهمية بيتي دولاب (PÉTIÉ DE LAUROUX) حين قال حول هذه المسألة : « على بعد 12 ميل من جيجل توجد مدينة بجاية المكان الذي يجذبونه وهو يعني بذلك العثمانيين- أكثر بسبب الخشب الذي يقومون بقطعاه، والفساح بشكل كبير لصنع السفن، والفيلوطات (galeres) نوع من السفن »<sup>(1)</sup>

حيث كانت الغابات المحيطة ببجاية مصدرا هاما للأخشاب الضرورية لصنع، أو بناء، وإصلاح سفن أسطول الجزائر المختلفة<sup>(2)</sup> : فجبال خليج بجاية متوجة بغابات كثيفة توفر نوعية جيدة من الأخشاب، ولاسيما تلك الغابات الواقعة على القسم الجنوبي للخليج من أكفادو إلى غاية بني فوغال.

فقد كانت سفن أسطول بحرية الجزائر كبقية السفن عرضة للتلف، أو التدمير بسبب العواصف، وأحيانا أخرى بسبب المعارك التي كانت تخوضها في إطار الجهاد البحري : فقد كانت

(1) نقلا عن مولاي بلحميسي، "بجاية في حقائق الكتب" في مجلة الأصالة العدد 14 - عدد خاص ببجاية، السنة الرابعة صفر - ربيع الأول 1334هـ مارس - أبريل 1994، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية بالجزائر، ص128.

(2) تجدر الإشارة إلى أنه في البداية كان يتم من أجل صناعة السفن في الجزائر استعمال أخشاب جيدة من البلوط، والصنوبر من منطقة شرشال وعندما استنزف هذا المصدر أواسط القرن 17م تم الالتفاتة إلى غابات بجاية. المرجع :

Moulay Belhamissi, Histoire de la marine Algérienne (1516-1830) 2<sup>e</sup> Edition, ENAL, Alger 1986 p.49

هذه السفن تقوم بحملات تستمر فصول كاملة<sup>(1)</sup> : فكان يتوجب لذلك عودتها للميناء لتلقى الإصلاحات، والترميمات الضرورية، ولكن من أين كان يأتي الخشب الضروري لمثل هذه الإصلاحات ؟ كان يأتي في معظمه من الغابات المحيطة بمدينة بجاية كما سلف ذكره.. وهذا ما ذكره توماس شو (Thomas SHAW) حيث قال : ".....عندما يقوم الجزائريين ببناء سفينة يكفيهم أن يكون لديهم ما يكفي من الخشب الجديد.....وهذا ما كانوا يحصلون عليه من بجاية."<sup>(2)</sup>

وهذا كان يطلق على عملية استغلال الأخشاب الخاصة ببناء الخاصة بالبحرية بالكراسته (Karasta)، وهي كلمة تركية تعني الأنواع، الأعمدة الخشبية، وعناصر أخرى للبناء، والنجارة الخاصة بالسفن، وبالتوسع كانت تستعمل هذه الكلمة لوصف، وتحديد كل البلاد المغطاة بالغابات، والتي كانت توجد في خليج بجاية.<sup>(3)</sup> فقد كان ينشط في مدينة بجاية جهاز مختص يعرف بالكراسته يشرف على عملية استغلال الأخشاب المتوفرة بمنطقة - كمركز للفرز، والشحن، وقد كان يتم إشراك جيبل، والقالة في هذه العملية.<sup>(4)</sup>

وكانت تسكن هذه الغابات قبائل بربرية تتمتع بروح استقلالية بسبب مقاومتها المستمرة ضد كل سيادة أجنبية، وقد

---

(1) Charles Léraud, Exploitation des Forêts de la karasta dans la Kabylie orientale sous la domination turque, In Revue Africaine 1868, N°12 p.379

(2) Tomas SHAW, op.cit.p.195

(3) Charles Léraud, op.cit, p.205

(4) Mauly Belhumisi, op.cit, p.49

وحد العثمانيين سمومهم في التعامل معهم، وإخضاعهم، ومن ثم طرح أمامهم مستقبل ديارهم استغلال أخشاب تلك الغابات، وإقامة علاقات تجارية مع تلك القبائل، والاستفادة من أخشاب تلك الغابات، وغيرها من الثروات الطبيعية التي تزخر بها.<sup>(1)</sup>

وقد تحقق ذلك بفضل اعتماد العثمانيين على مساعدة بعض المرابطين ذوي تأثير في هذه المنطقة نفسها، ونشير هنا إلى قضية هامة ألا وهي أن اعتماد العثمانيين على المرابطين في حكم البلاد كانت ميزة ميزت سياستهم في الحكم إلى غاية 1830؛ فقد كان لهؤلاء المرابطين تأثير على المجتمع ولهذا عملت السلطة الممثلة في العثمانيين على تقريبهم منها؛ حيث وجدت فيهم سنداً، ودعمًا لحكم البلاد.

فقد كان هؤلاء المرابطين يسهلون عليهم عملية استغلال ثروات تلك الغابات من الأخشاب مقابل بعض الامتيازات، وأبرز شخصية أدت دوراً هاماً في هذا الصدد المرابط سيدي محمد أمقران - وضريحه متواجد بالقرب من مدينة بجاية - الذي كان يمارس تأثيراً كبيراً على القبائل القاطنة في الكتلة الجبلية المتواجدة بين بجاية وجيجل، والفنية بالغابات، وقد توارثت عائلة أمقران هذه المهمة؛ فقد سار ابنه سيدي عبد القادر من بعده على خطاه، وقدم عدة خدمات مفيدة للعثمانيين في المنطقة<sup>(2)</sup>، وقد سار أبناؤه من بعده على خطاه، وخطى جدهم.

---

(1) Charles Féraud, op.cit. in Revue Africaine 1868, N° 12 p.379

(2) Charles Féraud, op.cit. P201

وهدد بسحب هذه القبائل من أراضيهم إذا لم يوافقوا على شروطه، فبدأ في  
 دوراً هائلاً في محاولة ضم القبائل التي كانت تعيش في المناطق الحدودية والقبائل  
 المحاذرة للحدود الشمالية، فبدأ في إخماد حروبهم في مناطقهم بخاصة المراتب  
 ويدعى الشومر هذه المصادر القديمة أن إسماعيل بن بطيخ الذي كان في الموراني  
 المسلم من عمر العثمانيين في المنطقة، وهو من الذين كان يقاتل في الناس  
 في مثل أيام السويدي، وعمل على إخماد حروبهم، ونشأ عنهم ضرورة  
 العيش مستقرين<sup>(1)</sup>

وهدد سلطان العثمانيون بمسحون هؤلاء المراتب مقابل  
 مساعدتهم لهم بعض الإمتيازات، ومن بينها تخصيص أوقاف  
 لروايتهم، ومنحهم حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي<sup>(2)</sup>  
 منحهم السيادة على الأراضي الممتدة ما بين سنجاف، ووادي زناتي<sup>(3)</sup>  
 وغير ذلك. كما أن العثمانيين إلى جانب اعتمادهم على النفوذ  
 الروحي والديني لعائلة المراتب أمقران اعتمدوا على أسلوب آخر  
 لتسهيل عملية اتصاليهم، وتعاملهم مع القبائل المحاذرة لمدينة بجاية  
 مثل قبائل بني ميمون، وبني عمور، وغيرها، ولإستغلال الغابات التي  
 هي محل إقامتهم : فقد كان إستغلال الكراسته من الأهمية

(1) Chevalier d'Arseus, op.cit, pp 217, 218

(2) وتوجد وثائق تثبت تلك الإمتيازات التي منحت للمراتب سيدي محمد أمقران  
 ولأبيه عبد القادر من بعده هذه الإمتيازات التي جددت لأنها هذا الأخير،  
 وأحفاده وفيها إشارة إلى مسألة إستغلال الكراسته، ولاسيما وثيقة مؤرخة في  
 1707[راجع إلى الملحق ص 17]

(3) Moulay Belharoussi, op.cit, p. 50



ممنوعين بالمسبة للبحرية الجزائرية، وتلمس تلك الأهمية من خلال «مؤلة المارس د'ارفيو في القرن 17 م حين قال :...إذا جعلنا انفسنا أسبادا لبحارة ، فالأشياء لن يعرفوا من أين يأخذون الخشب لسفنهم، وهذا المشروع لن يكون ممعا كما يمكن أن نتصوره.....»<sup>(1)</sup>

«ما حمل العثمانيين بمنح امتيازات للمشرفين، والمكلفين بهذه المهام : همئلا القبائل الغابية منحت من طرف الباشاوات، والديارات حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في المناطق السهلية بطرا لأن أراضيهم الواقعة في المناطق الجبلية الصالحة للزراعة قليلة . ومن الأمثلة عن ذلك نذكر قبائل بني فوغال الذين تحصلوا على حق التمتع بمساحات واسعة من الأراضي في بايلك ، أو مقاطعة قسنطينة<sup>(2)</sup> وما يهمنا هنا هو الحديث عن طريقة استغلال الغابات المحيطة بجاية، والتخليم الذي كان متبعاً في هذه المسألة : أي ما هي اليات التعامل بين العثمانيين بمدينة بجاية، والقبائل القاطنة في تلك الغابات.

لقد وضع تخليم خاص لتوجيه هذا النشاط : حيث كان يعين في كل قبيلة من القبائل القاطنة بالغابات المجاورة لمدينة بجاية والمتمثلة في قبائل بني ميمون، وقبائل بني عمور، وهي القبائل الأكثر قرباً من بجاية إضافة إلى قبيلة بني فوغال- مسؤولين يحملون

(1) Chevalier d'Arvieux, op.cit. p.241

(2) Charles Féraud, op.cit. p.210

(3) Charles Féraud, op.cit. In Revue Africaine 1869, N°13 p.44

لقب شيخ الكراسته وأمره أن يوزعها فأنظره فاستقر الأمر بطريق  
الذي كان من عادة العسكر في ذلك الوقت فكانت هذه تهاد تقريب وراثية  
حتى 1830م في عادة عرجات بالاسماء فبجاءه من مبعوثين وخدمة حبيلين  
بني عوازيه فبجاءه فبجاءه فبجاءه

وقد كانت عسكرة بحرية مفرطة في عرف الوزير، أو قائد،  
أو ناظر الكراسته، والذي كان شخصية متميزة. وكانت وظيفته  
شبيهة بمهام المهندسين في الوزارة من عميت ماء للأساطيل  
البحرية، وتشير إحدى الوثائق التي تعود إلى ترصيد عثمانى إلى  
هذه الشخصية: حيث جاء فيها أمر بغير ترصيد مصطفى- ولد  
المرحوم أحمد قائد- قائد بحر محروسة بحرية. وكذلك تسليمه  
قيادة الكراسته كما ورد مصر وثيقة. كما أنعمنا عليه  
أيضا بقيادة الكراسته فهو المتولي قطعها، وأمرها على يديه.  
وكذلك أنعمنا عليه بقيادة الزيت وهي على نظره وكذلك أمر  
المرسى فهو القبطان وهو المتصرف فيها.....<sup>(1)</sup>

ومما سبق نستخلص أمرا هاما، وهو أن قائد الكراسته كان  
يهتم أيضا بشؤون المرسى، وما يتصل به نظرا لأهمية هذا الأخير،  
وارتباطه الوثيق بالنشاط التجاري لمدينة بجاية وبخاصة تجارة الأخشاب.

(1) Ibid, p 40

(2) الوثيقة رقم 39 رسالة من محمد باشا إلى أهل بجاية يعلمهم فيها بأمر تعيين  
مصطفى بن أحمد قائد مدينة بجاية وناظرا للكراسته وللزيت وقبطانا  
للمرسى، تاريخها جمادى الأولى 1200 هـ. في المجموعة 32/6. من الترصيد  
عثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

و قد كان يساعده في أداء مهامه هذه مساعد يعرف بالخوجة  
- شر كانت الذي كان مكلفا بتسجيل شحنات الخشب المسلمة من  
صنوع الخشب، و لدفع ثمنه فيما بعد.

وقد كانت عملية استقلال الأخشاب تتم تحت إشراف  
مهندس كبير أو قديم ككرسة. فقد كان يقوم شخصيا بتقديم  
عصر لأجرة ضرورية لصناعة السفن لتستعمل كنموذج - لصناعة  
تدبير على نكاتها - وقد كان يتفق مع شيخ الكرسنة للمنطقة  
ترئيسه من قبل الذي يحتاج إليه من القطع المطابقة للنموذج المقدم.  
وإنه تكن مهمه توقف هن بل كان وزير الكرسنة بعد الانتهاء من  
هذه مهمة بسحب برفقة الخوجة باش كاتب إلى الغابات ليختار  
منه لأشجار لتوجب قطعها لكونها صالحة، وكان يحددها.<sup>(1)</sup>

وبعد هذه تورية كان يعود إلى بجاية في انتظار إخباره بأن  
الأخشاب، و تقطع خشبية الطويلة جاهزة للتسليم، وهنا نشير إلى أن  
الأخشاب التي كانت تحتاج إليها البحرية الجزائرية كانت تجيء في  
لبدية من غابات بني ميمون، وبني عمور القبائل الغابية الأقرب من  
مدينة بجاية، وبت من سنة 1850م أصبحت تجلب من غابات قبائل بني  
فوغش حيث الأخشاب أكثر صلابة، ومقاومة لعوامل التلف.<sup>(2)</sup>

(1) Charles Féraud, op.cit, p. 207

(2) Ibid, p.207

ويعتبر أن تدمير مقرر له بكن متواجدا في هذه المنطقة بما فيه الكفاية : فإن  
تعميد عينو أحد أفراد هذه الأسرة وهو الحاج المكي أقران لينهب ويستقر  
في جيجر، ومنها يستطيع من خبذة مصانعهم المتعلقة باستغلال الكرامة في

غابت قبيل بني فوغش بشكل أفضل آخر : Charles Féraud, op.cit, p.206

(4) Charles Féraud, op.cit, p.206

وبعد فترة كان يعود هابد الكراسية للإطلاع على العمل  
 نحره، ويحضر القطع المصنوعة لخصي تنقل إلى الشاطئ، وتتم  
 عملية تحميلها، وقد كان لكل قطعة اسمها الخاص : لتكونها  
 موجهة للاستعمال حاصر في السوية ومن ثم لها شكل خاص بها،  
 وقد كان لكل منها ثمن حسب طبيعتها، واليد العاملة التي  
 نصبتها، وكانت عملية تسديد ثمن هذه القطع الخشبية، والخشب  
 الذي كان يشتري البعض منه على شكل ألواح، وأعمدة مخصصة  
 لبناء نسمر، ولبناء المنازل أيضا في مدينة الجزائر بالطريقة التالية :

عند دورة قايد الكرسة الثانية للإطلاع على العمل  
 مطلوب، وأخذ قطع الخشب المصنوعة التي طلبها وبمساعدة  
 نخوة، بائع كاتب كان يضع قائمة مفصلة لهذه القطع،  
 وأسعارها المختلفة، والمبلغ الإجمالي لها كان يجرأ إلى ثلاثة أقسام  
 لنفسه الأول الذي يدفع كان يعرف "بالعربون" : حيث كان يقدم  
 شيخ كراسية المنطقة الذي يوزعه بدوره بالتساوي بين أصحاب  
 القبائل من القبائل، وقسم ثاني، وثالث كانا يدفعان بعد أن تتم  
 عملية نقل الأخشاب، والقطع المصنوعة للشاطئ من طرف القبائل، إذ  
 بعد أن يتجمع الخشب على الشاطئ كان يقدم لشيخ الكرسة ما  
 تبقى من الثمن المجزأ إلى "حق الخدمة"، وهو موجه للتجارين الذين  
 صنعوا تلك القطع وآخر قسم وهو "حق الرفود"<sup>11</sup> أي حمل الأخشاب

11. وكان أفراد القبائل المكلفين بنقل الأخشاب ينقلونها عن طريق جعلها  
 تتحرك من المنحدرات باتجاه الشاطئ، أو كانوا يحملونها بأيديهم، أو كانوا =

من الغطاء الذي يغطيها ويحيط به في الشمال، وهو ممتد على 11  
 كم من طول المسيرة الأولى الممرور، وهو المسيرة الثانية الممرور  
 استثنائيا لغيره. ولقد جالد بالعسكر الاستعمار المخطوطة، والذين  
 كانوا يقومون بتحصينها بأعمال البناء، وقد كانت المسيرة ممتدة  
 تقطع المخطوطة في عدة أماكن، وقد كان يمتد من مستقر هرو  
 أخرى مجاورة مثل أولاد مزار، وأولاد هاشم، ومن عدة أماكن  
 عيسر، وعبره.

و قد كان ينظر الحشيش هذا من طرف هاومستاد، من الجنوب  
 صغيرة، في فصل "تصيف بعد أن ينقطع على طول الشاطئ" إلى  
 ميناء مدينة بجاية، حيث كان يحمل إلى مدينة الجزائر من طرف

تسحبها عن طريق حمال كانت تبيع لهم من طرف بحرية الجزائر، ولقد كان  
 يصيف أثر أنه ولتفادي صفوات تكبيرة في المثل فكانت تقطع الأشجار الأسكندر  
 قرب من الشاطئ، وأنه لم يكن يتم التوصل إلى الأمام أكثر في الغابة علما أن  
 عملية قطع الأشجار كانت لا تتم إلا في هذه فصل الشتاء مما سهل العملية  
 ولا يتلف الحشيش، ويسمح للأشجار المقطوعة بالنمو مجدد ما يحتمل أن المصهور  
 (Lavel) يكون فيها في راحة النظر.

Charles Leraud op.cit. In Revue Africaine 1869, N° 13 pp 41, 43

(7) Charles Leraud op.cit. pp 209, 210

(8) Charles Leraud op.cit. In Revue Africaine 1869, N° 13 p 43

- (4) وبالتحديد عند نقاط الشعن الثلاثة الأتية : 1- عند مصب وادي الربيع عند  
 بني عمرو إلى الشرق قليلا من رأس أوقاس
- 2 - عند الميناء الصغير لريافا بالقرب من جزيرة منصورية 3- وأخيرا في ميناء  
 تازة المحمي جيدا والواقع عند مصب وادي تارة عند بني فوجمال ونحدر الإشارة  
 إلى أن قائد الكراسية كان ينتقل إلى نقاط الشعن الثلاثة عددا كانت  
 تستدعي الحاجة النظر :

Charles Leraud op.cit. In Revue Africaine 1869, N° 13 p 40

سفن ذات قدرة حمولة أكبر ليستعمل في ميدان بناء السفن، وكذلك في بناء منازل المدينة كما ذكر آنفاً.

وتوجد بعض الوثائق الأرشييفية التي تعود للعهد العثماني، وبالتحديد للرصيد العثماني المتواجد بالمكتبة الوطنية بالحامة المشكل من عدد كبير من الوثائق الموزعة في عدة مجموعات، والمتوعة المواضيع، ويمكن العودة إلى فهرس حماش لأخذ فكرة عامة عنها- والتي تؤكد، وتبين لنا هذه المسألة : أي نقل الأخشاب، والقطع الخشبية المصنعة الضرورية لتجديد، وترميم البحرية الجزائرية الأمر الذي كان كما سبق الذكر من الأنشطة الاقتصادية الهامة لمدينة بجاية، وقبائل الغابات المجاورة لها.

وهي عبارة عن مراسلات بين السلطة في مدينة الجزائر، والمسؤولين المراقبين لعملية استغلال الأخشاب بمنطقة بجاية لصالح الأسطول الجزائري : فتجد رسالة وجهها أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرستة في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة بمثابة وزير البحرية إذ كان تحت إشرافه كل ما يتعلق بشؤون البحرية، والغزو البحري والعلاقات الخارجية -لمدينة الجزائر يخبره فيها بأن عملية إرسال الخشب إلى الجزائر قد تمت كما يذكر أنه قام بمساعدة الحاج خليل وكيل الزيت في شراء الزيت الذي طلب منه من الجزائر : حيث يقول : «و نعلمكم أيضا أفاندي {كذا}

---

(1) Charles Féraud, op.cit, p.210

التي هي من الزيت الحار (1) وسجل الزيت في شمسونا (صندا) في  
الزيت والحمض (2).

وهذه الرسالة إلى صاحبها تشير إلى ما سيحدث ذلك المشايخ  
الذين يشاركون في بيع الزيت في حمصا (3) وهو من صغار الخشب فإنها  
توجد في أكبر المدن في حمصا (4) حيث أنها من صغار الخشب  
الحرارة (5) فإنها من الزيت (6) وهذا ما يوضح ما ذكره نوحاس شو  
من وجود زراعة حمصا (7) ويذكره لأشجار الزيتون في صواحي مدينة  
حمصا في القرن (8) (9).

وفي هذا السياق، نرى رسالة أخرى من أحمد خوجة بن  
فرحات مرابط العكرست (10) أوائل شوال بدو تاريخ في  
نفس التسمية، وهي شراء الزيت الذي طلب منه شراء، وإرسال  
الأخشاب (11) حيث مما جاء فيها

« إلى سيدنا إبراهيم وسكهل الحرج في الجهاد أيد الله  
وناصروه أمين حفظك الله رحمه للعباد وشماعة لأهل الفساد أمين،  
واليوم أهانكم (صندا) خير إن شاء الله تعالى أمر الكيل الزيت

(1) الوثيقة رقم « رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط العكرست في بجاية  
إلى إبراهيم وسكهل الحرج بباب الجزيرة بمدينة الجزائر حول إرسال الأخشاب  
لمدينة الجزائر كما يخبره بمساعدته وسكهل الزيت الحاج خليل في شراء  
كميات الزيت المطلوبة منه »، تاريخها أوائل ذي القعدة (دون تاريخ)، في  
المجموعة 1904 من الرصيد القماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية  
بالحامة - الجزائر

(2) Louis SHAW, op.cit. 1982.

اكذا} قد كينا وعمرنا {كذا} جميع الاقسامات ضلهم الذي اكذاا  
 ارسلت إلينا وزدنا ثانيا {كذا} من عدنا من المخزن لتعمير عشرا  
 اقسامات عمرناهم {كذا} و الحمد لله على هذا الساع {كذا} الزيت  
 موجود....."، ويحدثه كذلك في نفس المراسلة عن أمر الخشب  
 فيقول له : ..... وخذينا {كذا} الخشب {كذا}.....".

ودائما في هذا الموضوع نجد مراسلة أخرى : حيث راسل أحمد  
 خوجة بن فرحات مرابط الكرسى في بجاية إبراهيم وكيل الحرج  
 بباب الجزيرة يخبره فيها بوصول خطابه إليه، كما تتضمن هذه  
 المراسلة الإشارة لإرسال بعض البضائع من بجاية إلى الجزائر على  
 متن السفن، كما يعلمه من خلالها بظهور سفينة مارة بالقرب من  
 سواحل بجاية فلم يعلموا إذا كان المركب مسلم أو نصراني<sup>(1)</sup> وهذا  
 دليل على أهمية بجاية كمركز لمراقبة الملاحة البحرية. كما نجد  
 مراسلة أخرى أرسلها القائد مصطفى، وأحمد خوجة بن فرحات  
 مرابط الكرسى في بجاية إلى إبراهيم وكيل الحرج بباب الجزيرة

(1) الوثيقة رقم 8، في المجموعة 1903، من الرصيد العثماني، مصدر سابق.  
 أنظر الهامش رقم (19)

(2) الوثيقة رقم 9 رسالة من أحمد خوجة بن فرحات مرابط الكرسى في بجاية  
 إلى إبراهيم وكيل الحرج حول إرسال بعض البضائع إلى مدينة الجزائر بواسطة  
 السفن البركوات وإعلامه بمسألة مرور مركب بالقرب من بجاية لا تعرف  
 هويته"، تاريخها أواخر محرم الحرام (دون تاريخ) في المجموعة 1903، من  
 الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر



حول تسوية بعض المسائل التجارية مع بعض القبائل، وإخباره بجمع  
أقساط الزيت المطلوبة من طرف الحاج خليل<sup>(1)</sup>.

وهكذا نجد أن مسألة استغلال أخشاب الغابات المحيطة  
بمدينة بجاية، والمتاجرة بها خلال العهد العثماني قد أعطى لبجاية  
نوعا من الأهمية كونها بغاباتها مصدرا أساسيا للأخشاب الضرورية  
للبحرية الجزائرية لترميم، وبناء السفن، وكذلك بناء المنازل وغيرها  
من المنشآت، بالإضافة إلى تجارة الزيت التي ارتبطت بها، وتجارة  
السواحل الذي كانت تنطلق من ميناء بجاية عن طريق المراكب  
الصغيرة للمتاجرة بثروات المنطقة المتنوعة كما أسلفنا الذكر.

وما يشد الانتباه أيضا هي دقة التنظيم الذي وضع لاستغلال  
أخشاب تلك الغابات : فهو نظام تميز بالفعالية وبين كيف أن كل  
من العثمانيين، والقبائل كانوا يجدون فائدتهم، ومصالحهم -  
مكسبهم- من خلال هذه العملية كما نستشف السياسة الحكيمة  
التي اعتمدها العثمانيين في التعامل مع القبائل القاطنة في الغابات  
المحيطة بمدينة بجاية للاستفادة من أخشابها.

#### 6- مصير تجارة الكراسته : وفي نهاية المطاف تراجعت هذه

التجارة بشدة، وزالت نتيجة عاملين :

---

(1) الوثيقة رقم 29 : عبارة عن مراسلة من القائد مصطفى وأحمد خوجة بن  
فرحات مرابط الكراست في بجاية إلى إبراهيم وكييل الحرج بباب الجزيرة ،  
في المجموعة 1903 ، من الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة  
الوطنية بالحامة - الجزائر

1- جعل استغلال الصحراوية اقتصاديا لصالح اليهود، وهذا منحهم احتكار التجارة التي كانت تتم في بحاره مع القبائل وبالتحديد لعائلة البكري وذلك خلال السنوات الأخيرة من تاريخ الدولة، والتي تعهدت بدفع إثاوة مرتفعة للمعاصم الداني، ولحقن تعاملهم مع القبائل لم يضمن إلا من خلال وسيل، أو ممثلين عنهم وهؤلاء إما لمصلحة خاصة، أو لمعجزهم تسببوا في فوضى مؤسفة، وتعطيل كل الأعمال التجارية بمنطقة بجاية، ولاسيما تجارة الخضراوة، والدليل على ذلك أن كمية كبيرة، ومعتبرة من الأخشاب التي تم طلبها لصالح البحرية بقيت قرابة الثلاث سنوات على شاطئ تازة لرفض القبائل تسليمها لأنه لم يدفع لهم كما جرت العادة من قبل، وبالسعر المتفق عليه من طرف وكيل البكري مما أضر باقتصاد قبائل المنطقة، وبالبحرية الجزائرية.<sup>(1)</sup>

2- الاحتلال الفرنسي لمدينة الجزائر عاصمة البلاد وضع حدا نهائيا لتجارة الكراوة وتسبب في إدخال سكان قبائل منطقة بجاية في حالة من البؤس، والفقر بعد أن قضى على أهم نشاط اقتصادي كانوا يقومون به وهو تزويد البحرية الجزائرية بما تحتاج إليه من أخشاب لصناعة السفن، وبالتالي القضاء على أحد أهم الموارد المالية بالنسبة لهم، وقد استمروا على هذه الحالة لفترة طويلة.<sup>(2)</sup>

(1) Charles Féraud, op.cit, p 210

(2) Charles Féraud, op.cit, in Revue Africaine 1869, N°13 p.46

### السيد له وحده

أعظم من يغيب على هذا الأمر الشريف والمطابق الواضح المسمى  
 على خاتمة وفدوه من باب لا راحة اليد في راحة اليد والعدل  
 والخاص والعام ومسمى المصروف في لا سوال من هذا الجوار  
 المصنوع بالله تعالى وبلاد موحدة في ذلك السهم وودع الفل  
 إلى الصالح الفل وحسن الصنيع المسمى في عالم العالم  
 الوجبة الركنة السيد محمد الشريف ابن المرحوم مكرم الحسين  
 الفيوم الخديس المنفرد في ذلك من هذا العالم من  
 محمد أميران انما عليه وفدوه على كاد روابه وأهله في مقام  
 والده المذكور وأمولى بمسألة في طريق أمور الرابطة المذكورة  
 ويكونوا كلهم عند نظره وبسببه وطائفة وأطراف في ذلك  
 وعندهم مخرجهم حرياً في ذلك على مسأله الرابطة وفدوه  
 السادات المرامطين السلافة المتقدمة من هذا السلف المسمى  
 كذا انما عليه برأوية يبنى برحمة وحسنها عليه وعلى غيره

الوثيقة رقم ٨ رسالة من أحمد خوجة بن فروحات مرابط المتكرست في بجاية  
 إلى إبراهيم وسكيل الحرج حول مسألة شراء الزيت المطلوب منه وطلب إعلامه  
 هل يتم إرسال مرصكب من مدينة الجزائر لتسلمه وفيها إشارة أيضاً للأخشاب  
 ، تاريخها أوائل شوال (دون تاريخ) ، في المجموعة ١٧١١ في من الرصيد  
 العثماني بقسم المخطوطات ، في المصنفة الوطنية بالعمامة الجزائر

وعاقب اعطابه ذلك صدقا منا عليه لوجه الله العظيم ورجله  
 توابه انجس ولا طعامه للبغراء والمساكين وعلى كافة اهل الزاوية  
 المذكورين خصوصا زاوية بنى بوسعود ان يكون كلهم عند نظره  
 وسعه وطاعته كما اننا افمناء في مقام والده المذكور على مثل  
 البليك الكاين بالبلد المذكورة يجري عليه مثل الكراشة  
 وغيرها من غير ممانع له في ذلك مع حرمة واحترامه ورب وحبط  
 جنبه بحيث لا يترك له حرمة ولا من يتعدى عليه ولا على كافة  
 زاوية ولا يكلمهم احد بشي من النكابر المخزية من اذن العظم  
 الرابع الدولاتلي السيد مصطفى داي اواخر حجة الحرام عام ١١١٣

وثيقة تجدد الإمتيازات التي منعت لعائلة أمقران بدء بالجد محمد أمقران  
 ثم والده الشيخ سيدي عبد القادر بن محمد أمقران واخيرا المذكور هنا  
 الحفيد السيد محمد الشريف نظرا للخدمات التي قدموها للسلطة وفيها  
 إشارة إلى الكراشة. تاريخها 1702. المرجع :

FERAUD (Charles), *Exploitation des Forêts de la karasta dans la Kabylie  
 orientale sous la domination turque*. In *Revue Africaine* 1868, N°12

الحاكم المأمور به في هذه الامور الخمس والخمسة والواحدة الخمس النافذة  
او العلم ما يدور في القواد والعمال او اولادنا البطار والحقا  
والادام والعام من جميع المتخصصين في الاحوال وما في الاحكام ببلادنا  
الحكام المأمور بالعلم بالله تعالى من سائر الدوائر وسائر الجهات خصوصا  
بلدنا الحاضرة بغداد الله الجميع وهو الكل في صالح القواد وحسن  
التصحيح اما بعد فان حامله الحق ولا وفي ايضا السيد مصطفى والمجد  
الرحيم السيد احمد فايد انان قد اتعنا عليه وولنا فايد على  
حده سيد فايد حاكما فيهم متصرفا بجميع امورهم وحقاقتهم  
بحسب لا تصرف فيهم احد سواء ولا يتصرف فيهم احد سواء ولا يتصرف  
سلوانا على دست القادة القديمة والكر في القادة المستقيمة عادة  
التقدم من امثاله مع توبه تبعها للشيعة الجديدة على ما فيها افضل  
الطاعة واذ في التوبة وقد اوصينا له بحسنه واحسنه ورعيه  
والراية وحقق الشئ حيا به بحيث لا تنفذ له حرمة ولا يقدر  
له جناح ولا يملك احد ياديه ولا يكره ولا يفسد فينا بفاسد غير  
ولا لاحد الله من سائر وجه ولا حاكم ان اتعنا عليه ايضا بغيره  
الكراسة وهو المنول منكمها وارفعنا على يدك وتعدك التعمد  
عليه بغيره الزت فيهم على نكر وتعدك امر الرشد فيهم والحقان  
وهو التصرف فيها معقولا لا بالامر كلفا فهو المتصرف فيها وعلى  
نكر دور غير ولا يتصرف فيها احد سواء مع الحرمة الكاملة والكراسة  
الشاملة انعاما تاما شاملا عاما بحسب الواقع عليه ان يعمل  
بما فيه ولا يعجزاء ومن تعمد الحد فقد استوجب الحد والله الوكيل  
للصواب والله المرجع والمآب لا ريب في غير ولا معمود بسواء  
والامر كله لله وهو حسيص وهم الوكيل والاعمال ولا قوة الا بالله العلي  
العظيم والاسلام وتبسم اذ في العظم الامجد مولانا الد ولا في السيد  
محمدا شاه الله نعمه او ابل جاني الاولى

الوثيقة رقم 39 "رسالة من محمد باشا إلى أهل بجاية يعلمهم فيها بأمر تعيين مصطفى بن أحمد قائد مدينة بجاية وناظرا للكراسة والزيت وهبطانا للمرسى"، تاريخها جمادى الأولى (1200 هـ). في المجموعة 3206، في الرصيد العثماني بقسم المخطوطات، في المكتبة الوطنية بالحامة - الجزائر

# **Place du port d'Alger dans le renforcement du rôle des transports maritimes de l'Algérie**

Par : Abbas Leïla  
Enseignante chercheur-  
USTHB-FSTGAT-LGAT

## **Résumé :**

Insérés dans l'infrastructure économique naissante de notre pays, les ports en constituent un élément essentiel qui conditionne le développement puisqu'ils canalisent la quasi totalité de nos échanges. Ils forment de ce fait un carrefour, dont le débit, et par voie de conséquence l'efficacité où la déficience peut avoir des effets incalculables sur le développement économique du pays.

L'Algérie dispose d'un complexe portuaire en place constitué de treize (13) ports de commerce dont huit (08) essentiellement à prépondérance de trafic de marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Djen-Djen Mostaganem, Ténès et Dellys ), trois (03) ports mixtes de marchandises générales et d'hydrocarbures (Bejaia, Arzew et ancien port de Skikda) et deux (02) spécialisés dans les hydrocarbures (nouveau port de Skikda et Béthioua), répartis tout au long d'une côte de 1200 km et offrant une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/an<sup>1</sup> (80 millions pour les vrac liquides essentiellement les hydrocarbures et 25 millions de tonnes pour les marchandises générales). Deux tiers de ces marchandises transitent par le port d'Alger, ce qui fait de lui le plus important port du pays.

Les aspects du trafic en transit par le port d'Alger, premier port du pays pour les marchandises générales et port important pour les cargaisons en vrac, se sont transformés d'une façon radicale. Similairement, les modalités et techniques de transport ont également changées. Il existe à présent un important trafic Ro/Ro et plus particulièrement un trafic de plus en plus conteneurisé. « Le port moderne aujourd'hui est une plate-forme logistique qui se tourne tout

---

<sup>1</sup> Ministère des transports, Communication sur la situation des ports de commerce, Avril 2002.

autant vers la terre que vers la mer en cherchant à s'impliquer dans divers maillons de la chaîne de transport »<sup>1</sup>.

La capacité des ports algériens en matière de transport maritime est loin de répondre aux besoins exprimés par les partenaires économiques de l'Algérie. Ces derniers sont confrontés à d'énormes problèmes liés au plan organisationnel et à l'aspect législatif régissant le transport maritime ainsi qu'aux difficultés matérielles caractérisées par la vétusté de l'outillage utilisé, l'insuffisance de la surface de stationnement des conteneurs et le ralentissement des opérations d'embarquement particulièrement au port d'Alger d'où transitent 2/3 de nos échanges avec l'extérieur.

Dans le contexte de compétitivité aiguë dans lequel se livrent aujourd'hui les ports, ces derniers doivent trouver les moyens d'investir tout en restant compétitif et offrir la qualité de services exigés par les armateurs et les chargeurs.

Telle est l'obligation de notre pays qui doit faire face à la mondialisation avec toutes ces implications (stratégiques et technologiques) et faire développer de manière exponentielle l'économie nationale dans laquelle les ports constituent des éléments clés de réussite et de développement.

**Mots clés :** port, transport maritime, compétitivité, mondialisation, efficacité et déficience

### **Introduction :**

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. 95% des échanges commerciaux sont assurés par mer. C'est dire le rôle incontournable du transport maritime dans le développement économique du pays et son incidence financière (10% en moyenne de la valeur des importations).

Une grande part de ces échanges passe par le port d'Alger du fait de son site stratégique dans une zone à dominance commerciale très importante.

---

<sup>1</sup> Préface de Mr le Ministre des Transports, Annuaire statistique des ports de commerce algérien, 2002.

Le port d'Alger a connu des changements et des évolutions parfois radicales mais il a toujours gardé son rôle de port relais entre la ville et son arrière pays et entre la ville et la méditerranée. Des travaux d'aménagement et d'agrandissement ont été nécessaires pour l'adapter aux exigences d'un trafic de plus en plus important. Cependant, «le port souffrait et souffre toujours de l'etroitesse de son site qui a nécessité des travaux qui vont se succéder durant quatre siècles pour arriver à sa configuration actuelle».

Du fait que le trafic des marchandises d'un port est étroitement lié à la surface portuaire qu'il occupe. Car, plus le trafic croît plus le besoin d'espace devient une priorité absolue pour le bon déroulement de la manutention des cargaisons<sup>1</sup>, le port d'Alger nécessitera d'autres travaux de modernisation pour le rendre concurrentiel, pour le désengorger et pour augmenter son rendement économique.

Il est également admis que la capacité d'un port s'apprécie, outre en fonction de ses infrastructures, de ses espaces appropriés mais aussi en relation avec l'existence d'installations spécialisés, d'équipements adaptés à la taille des navires, à la navigation et à l'évolution des flux et aux types de marchandises ■ enfin aux voies de desserte appropriées. Le bon fonctionnement de ce régulateur dépend de facteurs exogènes, se situant tant en son amont qu'en son aval.

**Le port d'Alger : un port stratégique relié à toutes les régions du pays :**

Géographiquement, le port d'Alger s'incurve sur le littoral ouest de la baie d'Alger qui s'étire entre le Cap Caxine à l'ouest et le Cap Tamentfoust à l'est d'une largeur de 18 Km et une profondeur d'environ 7 km.

«Le port s'étale du nord au sud sur 3km, il se dresse au pied du massif de Bouzareah, délimité par la jetée Mustapha au Nord-est à 160

---

<sup>1</sup> M. Mohamed Nemouchi, Sous-Directeur à la Direction des Ports du Ministère des Transports,



mètres de la côte, par le brise-lames est au Sud-ouest et par la ville d'Alger à l'ouest»<sup>1</sup>.

Cette position aux coordonnées géographiques 3°2' longitude est et 36°50' latitude nord ; offre au port d'Alger une protection contre les vents violents de l'ouest et du nord.

La longueur totale du linéaire de quai du port d'Alger est de 9300 m dont 5800 m en exploitation. Le nombre de quai est de 35 dont 09 spécialisés (soufrage, Ro-Ro, conteneur, voyageurs, pondéreux, céréales). «Le taux d'occupation des quais et en moyenne de 75% et seulement 8% ont une productivité supérieur à 100 tonne/heure»<sup>2</sup>.

L'accès au port est assuré par deux principales passes qui sont :

La Passe nord, large de 176 m et profonde de 22 m, formée par les deux musoirs de la jetée Kheir-Eddine et la jetée du Vieux Port et la Passe sud d'une largeur de 240 m et 16 m de profondeur. Elle est formée par le musoir de la jetée Mustapha et le brise-lames est.

La longueur des voies ferrées internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau national, la longueur des voies routières internes au domaine portuaire et leur raccordement au réseau d'autoroutes ou de voies rapides, la connexion avec un aéroport proche sont tout autant de facteurs déterminants pour conforter ou au contraire annuler les offres strictement portuaire.

La situation du port d'Alger en terme de voies de desserte est très importante étant donné que les voies de communication qui partent de la capitale débouchent sur la presque totalité du pays. Les accès routiers de l'enceinte du port d'Alger sont au nombre de 07 (accès n°1 par la pêcherie, n°2 par la rue d'Angkor, n°3 par la gare maritime, n°4 par la rampe Tafourah, n°5 par le grand môle, n°6 par la

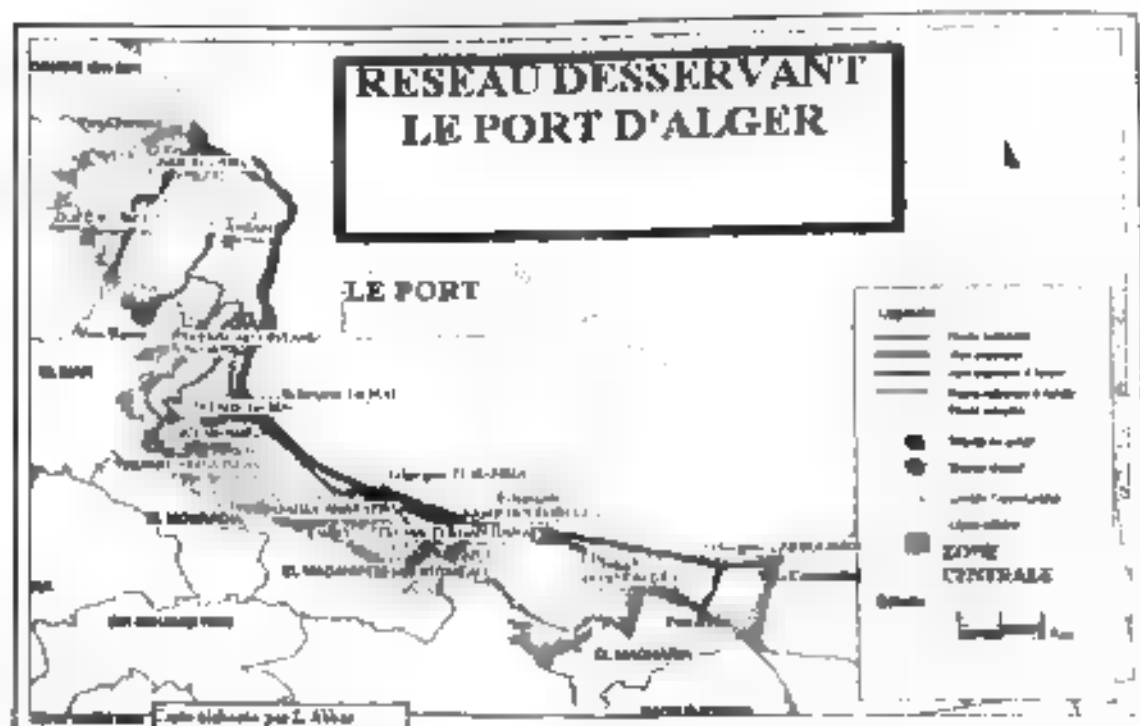
---

<sup>1</sup> La délimitation du port d'Alger est fixée par le décret n° 62-268 du 12 Mars 1962, instituant le régime de l'autonomie à l'établissement algérois, modifié et complété par le décret n° 63-444 du 09 Novembre 1963.

<sup>2</sup> JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba

rue de fontanelle et n°7 par la rue de grasse) débouchent sur la route de l'A.L.N.

La desserte du port d'Alger avec l'intérieur est assurée par des routes à grand trafic vu l'importance de ce dernier. ■ assure le ravitaillement de bon nombre de secteurs stratégiques en marchandises et en matières finies et semi finies. (Voir carte)



Les liaisons côtières (RN24 – RN11) et les deux liaisons Est-ouest (RN4 – RN5) avec la région Nord du pays :

Le prolongement de la route nationale n°5 (RN5) vers l'intérieur pour se qui concerne la région des hautes plaines ;

La liaison routière (RN°1) dite transsaharienne avec le Sud du pays.

Les terre-pleins et quais (quais n°29, 31, 33, et 35) sont desservis par un réseau de voies ferrées SNTF, reliés à la gare de Agha et traversant l'avenue de l'A.L.N, d'une longueur de 30 km. De la gare d'Agha, deux voies relient le port aux régions est et ouest du pays, l'une vers l'Est du pays desservant Bouira, Sétif, Bordj Bou Arreridj, Constantine et Annaba, et l'autre vers l'Ouest passant par Blida, Chélif pour aboutir à la gare d'Oran

En ce qui concerne sa gestion, plusieurs organismes se partagent la tâche et cela dans le but d'assurer le bon fonctionnement d'un aussi important équipement économique.

Les ministères de transport et de l'équipement sont chargés de l'administration et de la construction du port d'Alger.

Le ministère de transport a la tutelle sur l'entreprise portuaire qui est responsable de l'administration et de l'exploitation du port.

Par contre, le ministère de l'équipement a la tutelle sur la direction des travaux publics de la wilaya qui est chargée de la construction, de l'entretien, de la surveillance et des réparations des infrastructures maritimes (quais, jetées, bassins). Une subdivision maritime est implantée directement au port pour le suivi des opérations de travaux d'entretiens et de surveillance des infrastructures (quai 26).

Le port d'Alger a été géré par l'O.N.P (Office National des Ports) jusqu'en 1982 qui deviendra par la suite l'E.P.A.L (l'Entreprise Portuaire du Port d'Alger).

L'entreprise Portuaire d'Alger issue de la restructuration du système portuaire national de 1982 (décret n°82.286 du 14 avril 1982 et passée à l'autonomie en 1989 sous la forme d'une E.P.E/SPA) exerce, conformément à ses statuts, des missions à la fois d'autorité portuaire et à caractère commercial.

L'E.P.A.L assure la gestion de l'exploitation des infrastructures portuaires (bassins, quais, magasins, terre-pleins, voûtes...) et des installations spécialisées (Terminal à conteneurs, gare maritime, portiques à grains...).

**Evolution de l'activité et du trafic portuaire : Un port orienté et spécialisé en marchandises hors hydrocarbures et à conteneurs.**

L'efficacité et le bon fonctionnement d'un port sont souvent analysés à travers quelques indices révélateurs tels que son rendement économique et la qualité des services fournis à son niveau. Ces indices sont liés aux conditions générales dans lesquelles un port fonctionne et se développe.

Le port d'Alger a connu un trafic de marchandises variable, suite aux divers événements qui ont marqué l'Algérie.

La structure du trafic a subi un grand changement. Alors qu'il était un port destiné à l'exportation des richesses agricoles et minières durant la première moitié du siècle dernier (époque coloniale), il est

devenu progressivement un importateur des besoins alimentaires, des biens d'équipements et des marchandises diverses.

Durant plus d'une décennie son accroissement est resté irrégulier jusqu'à 1970 où il a chuté considérablement à cause de quelques événements importants<sup>1</sup> traversés par l'Algérie. Depuis l'année 1990 le port d'Alger a enregistré une évolution spectaculaire dans le nombre de navires accostés ainsi que dans le volume des marchandises transitées par ce dernier.

Ainsi, 2821 navires (2686 commerciaux et 135 relâchants) ont été enregistrés en 2005 contre 2023 navires en 1995 (1763 commerciaux et 260 relâchants), faisant ressortir une hausse constante de 152% de navires commerciaux. Cette évolution s'explique par l'apparition d'un nouveau type de navires : les porte-conteneurs ainsi qu'à la hausse du transport roulier.

Le volume global du trafic de marchandises traitées par le port d'Alger en 2007 est de l'ordre de 8.73 millions de tonnes, soit 7.84% du trafic national, 26.73% représente la part du port d'Alger dans le trafic national des hors hydrocarbures, sa part dans le trafic national des hydrocarbures est de l'ordre de 2.53%.

Ainsi, le trafic du port d'Alger est orienté vers le transport des marchandises hors hydrocarbures dont la première place lui revient à l'échelle nationale avec plus du tiers du trafic national traité par les 11 entreprises portuaires.

Après, Arzew, Skikda et Bejaia, le port d'Alger détient la quatrième place dans le trafic des hydrocarbures. (Voir le graphe suivant).

---

<sup>1</sup>Le différend franco-algérien sur les vins et alcools qui a abouti à la reconversion d'une partie du vignoble par d'autres cultures et par conséquent à la baisse de la production.

La nationalisation des hydrocarbures de 1971 entraînant un ralentissement des exportations.

# **Répartition du tonnage de la marchandise conteneurisée et du trafic passagers par port en pourcentage**

## **PASSAGERS CONTENEURS**



Alger +, EPAL, graphique réalisé par le chercheur L. Abbas

## **Traffic Spécialisé, trafic Conteneurs ■ trafic Passagers :**

Le conteneur est apparu pour répondre aux besoins du transport maritime de marchandises diverses. Il facilite généralement l'inter modalité et augmente la fluidité du transport. Dans le classement annuel des ports du monde qui ont un trafic conteneurisé de plus de 300000 EVP, établie par C.T.Y<sup>1</sup> en 2002, le port de Durban en Afrique du sud était en 44<sup>ème</sup> position mondiale et le premier en Afrique suivi par le port d'Alexandrie en 74<sup>ème</sup> position et celui d'Alger en 121 position sachant que le port d'Alger occupait la 161<sup>ème</sup> position en 1998.

<sup>1</sup> CTY, Containerisation International Yearbook.

## Évolution du trafic conteneurs du port d'Alger de 1999 à 2007



Source : Revues « Port D'Alger », EPAL, graphe réalisé par le chercheur L. Abbas

L'évolution de ce type de trafic entamé depuis les années 1980, affiche toujours une tendance à la hausse, confirmant ainsi l'importance de ce mode de transport dans le monde entier. La part des ports algériens et ceux des pays voisins en trafic conteneurisé, reste modeste comparé au trafic d'autres leaders mondiaux.

En effet, le trafic mondial enregistré en 2002 était de l'ordre de 205 millions de EVP, l'Algérie 297000, la Tunisie 230000 et le Maroc 358000EVP<sup>1</sup>.

La progression du conteneur s'est accentuée à partir de 1999 l'année de la mise en exploitation du Terminal à conteneurs.

Le nombre des conteneurs de 40 pieds a connu une évolution considérable étant donné des avantages qu'il offre (sécurité de la marchandise, rapidité, coût, ...) d'où le besoin du port à ce mode de trafic.

De son côté, le trafic roulier a connu une augmentation dans son utilisation jusqu'à 1998, cela s'explique par le fait que les coûts des infrastructures ro/ro nécessaires pour effectuer le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises, conteneurisées ou non, sont moins élevés.

De 1999 à 2007, ce trafic a connu une forte baisse, passant de 991.581 tonnes en 1998 à 459.209 tonnes en 2007, ceci s'explique par

<sup>1</sup> Bulletin des transports n°14, novembre 2003, CNUCED, publications des Nations Unies

l'ouverture du terminal à conteneurs durant cette période et par conséquent le déblocage du roulier au profit de la conteneurisation.

La structure de ce type de trafic connaît toujours une prédominance des importations qui représente près de 86% du trafic roulier global.

Il est de même pour le trafic des passagers au port d'Alger qui révèle une tendance à la baisse quasi constante depuis 1996 jusqu'à nos jours, où l'indice d'évolution affiche un taux de 240%.

En 2007, le terminal d'Alger a assuré le passage de 530 526 EVP, contre 440 951 unités en 2006, soit une progression considérable de 20%, et il a traité 11,241 millions de tonnes de marchandises diverses, soit 11% de plus que l'année précédente.

Ainsi, tous les indicateurs ont enregistré des hausses au cours de l'exercice 2007 à l'exception du trafic voyageurs qui a marqué une baisse passant de 497 073 passagers en 2006 à 373 538 en 2007, soit une baisse de 5,93%.

« Le trafic passagers est lié, soit à l'activité économique (déplacement des hommes d'affaires par exemple), soit à l'activité touristique dont les flux sont généralement saisonniers, soit à une migration de travail, notamment avec l'Europe »<sup>1</sup>.

En effet, le séjour moyen en rade des navires a été de 4,92 jours en 1995, passant à 1,84 jour en 1999 pour atteindre 1,42 jours en 2002 et 1,29 en 2007.

En ce qui concerne la main d'œuvre employée, l'E.P.A.L. offre le travail à un effectif de 3200 personnes, dont 200 journaliers avec un taux d'encadrement de 11,1%. L'entreprise envisage de mettre en place un plan de redressement dans le but de remplacer la main d'œuvre moins jeune et non qualifiée. Un plan social est en cours d'exécution.

En matière de formation, 448 agents ont subi un recyclage à l'entreprise au cours de l'année 2007, dont 90 dans le domaine de la ressource humaine, 48 dans la manutention portuaire et 115 dans le secteur de la prévention et de la sécurité.

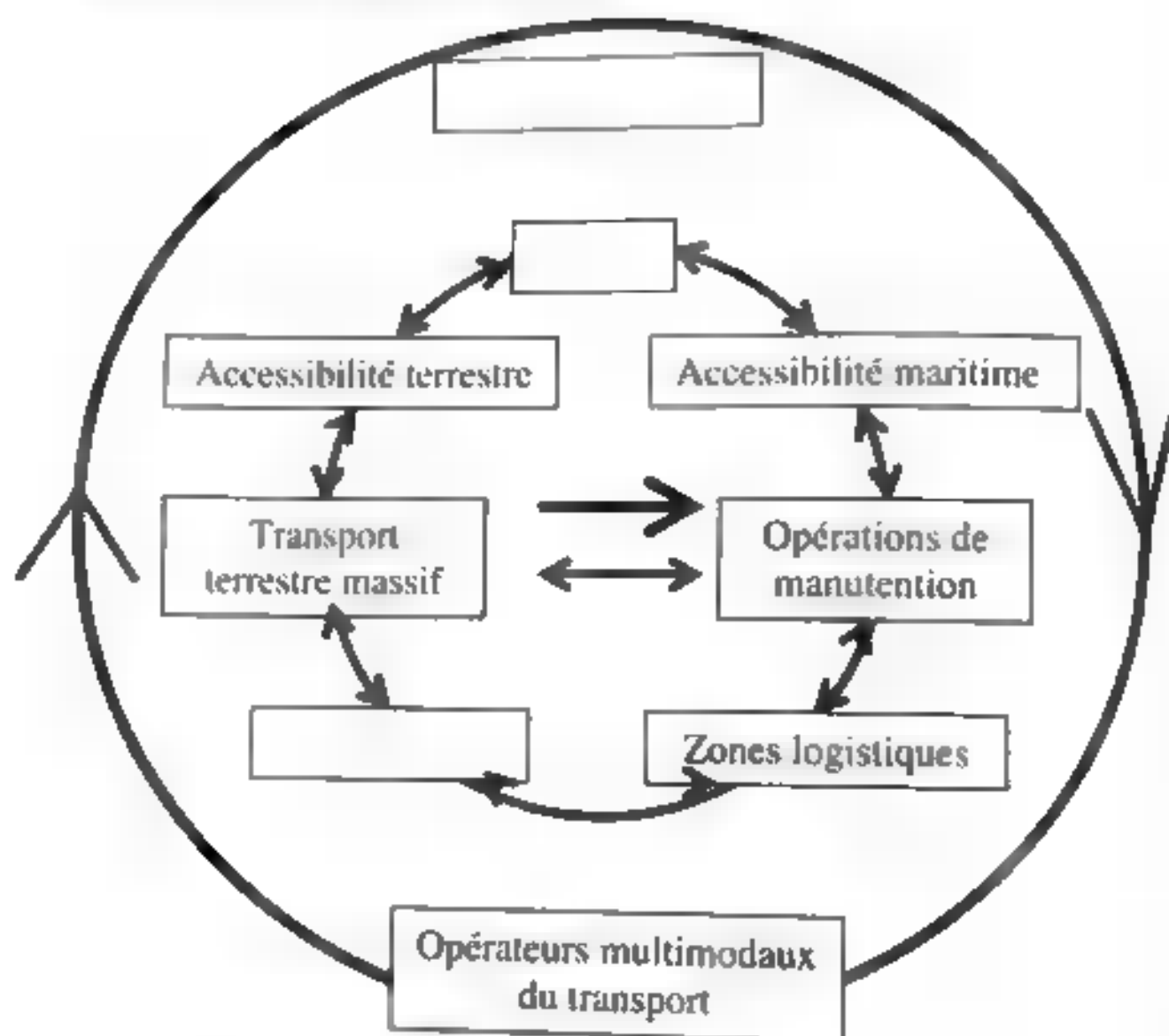
---

1 Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

Le port d'Alger a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 54 millions d'euros, en hausse de près de 14% par rapport à 2006.

Le schéma suivant montre bien la complexité des interactions entre les différentes variables et acteurs qui contribuent pour le fonctionnement d'un port.

### Le cercle vertueux de la croissance portuaire<sup>1</sup>



Interaction entre acteurs privés et acteurs publics

Interaction entre les variables

<sup>1</sup> Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8ème conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.



Cependant, bien que les résultats soient encourageants, il n'en demeure pas moins que sur le plan de l'efficacité de traitement du couple navires/marchandises, les performances restent bien en deça des niveaux enregistrés dans les ports des pays voisins.

Dans la compétition ouverte par l'explosion du commerce international, le transport maritime subit de fortes évolutions techniques (conception nouvelle des navires, plus rapides, plus importants par la taille et la vitesse...), ou organisationnelles, notamment en ce qui concerne les systèmes de manutention dans les ports ou les dessertes à partir de ports principaux vers des ports secondaires. «Les ports deviennent les plaques tournantes de ce développement, permettant aux opérateurs maritimes d'internationaliser ou de diversifier leurs...»<sup>1</sup>

### **Le renforcement du rôle des transports maritimes : par quelles stratégies et par quels moyens?**

Les contraintes à lever pour le bon fonctionnement des ports algériens sont de deux ordres : Des contraintes d'ordre structurel liées à la vétusté et l'inadaptation des infrastructures et des superstructures d'une part et l'état des voies de desserte vers les lieux de destination des marchandises d'autre part,

D'autres contraintes sont dues à la qualité des systèmes de fret qui demeure insuffisante et pèse gravement sur les coûts de transport et de logistique qui représentent plus de 20% de la valeur finale des marchandises transportées. Aujourd'hui le pavillon algérien qui compte 70 navires de commerce (de tous types) participe pour 15 % environ au transport par capacités propres.

Au plan de l'organisation, le système en place caractérisé par une concentration des principales activités commerciales et des missions de service public au sein d'une seule entreprise, a fait ressortir l'inadaptation et les limites de l'actuelle organisation.

---

<sup>1</sup> Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement. Amélioration des systèmes de transit et développement économique des pays en développement sans littoral et de transit : Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 23-27 juillet 2003.

Au plan de l'exploitation, certaines contraintes internes et externes au secteur ne lui ont pas permis d'atteindre toute l'efficacité voulue en matière de traitement et de fluidité des trafics.

Au plan environnemental, le port d'Alger vit une situation inquiétante à cause des millions de litres d'eaux usées urbaines de la ville d'Alger qui se déversent sans traitement préalable au niveau des différents bassins du port, à travers environ 70 bouches d'égouts dont 27 sont de grand débits (9000 litres/seconde), un débit estimé à 14000 litres par seconde en 2005.

Ces obstacles et contraintes parfois très complexes ont poussé les autorités à mettre ■ place un bon nombre de mesures d'urgence en même temps qu'un plan d'action pour chacun des 11 ports algériens. Une nouvelle stratégie de développement et de modernisation des ports algériens et traduite dans le Schéma Directeur Portuaire et Maritime. Ce schéma vise à remettre à niveau et à moderniser l'ensemble des ports à l'horizon 2015-2025, et devrait permettre d'accroître substantiellement la compétitivité des ports nationaux.

### **Projets d'aménagement futurs pour le port d'Alger :**

Les ports algériens nécessitent tous des travaux d'aménagement plus ou moins importants. Celui d'Alger a déjà bénéficié de projets de construction de quais, de jetées mais également de ports secs et d'aires de stockage.

D'autres travaux sont en perspective, ils visent l'amélioration du fonctionnement du port à travers son désengorgement.

Certains travaux sont réalisés dans le cadre de l'application des orientations des derniers «schémas sectoriels d'aménagement du territoire qui constitueront la matrice de développement pour la période allant jusqu'en 2025.»<sup>1</sup>.

Le port d'Alger, dans sa configuration actuelle ne peut faire face aux prévisions du trafic aux cours des prochaines années. Des prévisions qui indiquent un taux de conteneurisation en déchargement qui passera de 65.5% ■ 2002 à 78% en 2010.

### **Les ports secs :**

Ils sont constitutifs de la zone géographique d'influence économique d'un port maritime ou fluvial, mais ils peuvent, à leur

---

<sup>1</sup> Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08.

tour, donner lieu à un hinterland plus ou moins étendu, lorsqu'ils se situent dans une zone de passage. Ainsi, en dehors de la desserte de leur proche arrière-pays, chaque port sec peut développer sur son hinterland, une influence d'autant plus importante qu'elle sera suivie de l'essor des infrastructures permettant de réunir la souplesse des livraisons terminales par camions avec l'économie du transport massifié par trains sur l'essentiel du parcours. «Le développement des ports secs peut avoir pour effet non seulement de réduire le coût élevé du transporteur transit, mais aussi de contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en les transformant en plaque tournante pour le commerce régional.»<sup>1</sup> Ainsi des ports secs ont été aménagés dans le but de soulager le port d'Alger. Ils sont localisés dans la périphérie proche de la ville dans la zone industrielle de Oued Smar, à Baraki, à Mohammadia et Rouïba.

### **Projet de construction d'un grand port commercial dans la région centre : un nouveau port de commerce pour Alger ?**

Des études ont été entamées et des démarches de prospection ont été faites pour trouver un site pouvant accueillir un port en eaux profondes pour désengorger celui d'Alger, asphyxié par la ville. Cette situation pénalise l'économie nationale. Ce projet de construction d'un port devra être réalisé dans la région centre, entre Dellys et Tenes. Quatre options sont envisageables. La première est la réalisation d'un port en eaux profondes à Cap Djinet qui pourrait devenir le plus grand port de la méditerranée, loin devant Tanger med au Maroc. Les autres options consistent en l'agrandissement et la modernisation des ports de Zemmouri, de Dellys ou de Tenes.

Ces ports qui ne disposent pas d'un tirant d'eau important peuvent constituer une solution provisoire à la saturation du port.

Cependant, les deux ports de Djen Djen et de Bejaia dont les caractéristiques naturelles et les capacités infrastructurelles sont bonnes, peuvent jouer le rôle de ports alternatifs.

### **Projet d'aménagement de onze ports de plaisance en marinas le long du littoral :**

Les 11 ports algériens proposés à cette stature sont les ports de Tipaza, Alger, El Djamila, Rocher Noir, Cap Djenet, Corso, Marsat Ben

---

<sup>1</sup>Alberto Compte, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO.

M'hidi, Ghazaouet et Oran. Ce sont des ports qui recevront des travaux de réaménagement pour mériter le statut de marinas. La plupart des 22 études réalisées par le ministère (M.A.T.E.T)<sup>1</sup> sur l'expansion des zones touristiques ont prévu la construction de marinas et elles ont relevées les caractéristiques de chaque site portuaire constatent que la vocation de la majorité des ports algériens est portée sur les activités commerciales mais ils s'accordent à admettre que des atouts touristiques existent, moyennant leur revalorisation.

### **L'Aménagement de la baie d'Alger :**

50 kilomètres de long sur 500 mètres de profondeur telle est l'échelle du plan de cohérence que le groupement Charpentier Architectes<sup>2</sup> doit établir pour la baie d'Alger. L'enjeu est de faire d'Alger une Ecométropole à travers trois axes : la revalorisation de la façade maritime et de l'espace urbain ; la reconquête des ports et nouvelles polarités économiques et la renaturalisation de la ville.

### **L'amélioration de la desserte routière et le système multi modale en Algérie :**

Dans l'état actuel, l'acheminement terrestre des marchandises du port d'Alger avec son hinterland et vers ces installations connexes, est dominé par le mode routier qui en subit l'étouffement. La desserte ferroviaire quant à elle n'a qu'un faible rôle, en dépit des avantages qu'elle procure (massification, irrigation des territoires éloignés des littoraux, moins polluant),.

Le schéma directeur d'aménagement des infrastructures ferroviaires, a prévu la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie expresse entre Alger -Rouiba désignée au trafic de marchandises en relation avec le port d'Alger, la réalisation d'un faisceau conteneurs près du port (faisceau sablottes) et l'aménagement d'une plate-forme pour conteneurs à Rouiba. Le faisceau du port sera constitué de 08 voies de 500 m de longueur utile chacune. Ces voies serviront au stationnement des wagons qui seront chargés par des conteneurs durant la journée pour enfin rejoindre, la nuit, la 3<sup>ème</sup> voie pour y parvenir à la plate-forme de conteneurs de Rouiba<sup>3</sup>.

---

1 Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme.

2 D'après ■ Quotidien d'Oran, lundi 17 juillet 2006.

3 SNTF, Carnet du projet de restructuration et électrification du réseau banlieue de l'agglomération algéroise.

Ainsi, le port d'Alger renforçant son trafic, probablement grâce à sa situation géographique dans la région centre du pays et la mise en service de l'axe autoroutier est-ouest, combinée avec la réduction du temps de passage portuaire pourra apporter des solutions à bon nombre d'attente en matière de transport multimodale.

### **Conclusion :**

Il est prévu que le port d'Alger accueillera une part appréciable du trafic hors-hydrocarbures et ce compte tenu de l'effort fait en matière de développement des exportations de ce type. Les prévisions montrent que le taux de conteneurisation aux chargement va passer de 61% à 86,4%.

Malheureusement, cette infrastructure vitale pour l'économie nationale souffre d'un nombre important de contraintes qui entravent son fonctionnement régulier aussi bien sur le plan organisationnel (et à l'aspect législatif) que sur les plans matériel, infrastructurel, environnemental ainsi que sur le plan d'exploitation caractérisé par un déficit important en surface de stockage.

Le port d'Alger s'est attaché, au cours de cette dernière décennie à réaliser la transformation progressive de ses structures internes pour les préparer aux évolutions projetées et tente également de trouver des solutions à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Et ceci pour faire face aux différentes contraintes citées plus haut et dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'économie nationale tournée vers l'économie de marché.

«La politique dans ce secteur doit donc être globale et embrasser plusieurs aspects : l'interopérabilité technique et administrative, la maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique, l'organisation des routes de desserte autour de ports pivots (« hubs »), la connexion intermodale des ports avec leurs hinterlands»<sup>1</sup>.

### **Références bibliographiques :**

- 1- Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie, revue Mutations, Numéro 65-03-08,

---

<sup>1</sup> Conférence EUMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006,

- 2- Conférence FEMIP : l'intégration régionale de l'espace Euro-méditerranéen par les systèmes de transport, Monaco, les 9 et 10 novembre 2006
- 3- Alberto Compté, Colloque international sur la conteneurisation en Algérie (Bejaia, 1-2 juillet 2005), CETMO,
- 4- JICA, Etude de développement des ports d'Alger, Oran, et Annaba, 2004.
- 5- Bulletin des transports n° 14, novembre 2003.
- 6- CNUCED, publications des Nations Unies, Conférence des Nations Unies, Difficultés et Perspectives, Rapport du Secrétaire général, New-York, 2003.
- 7- Antoine FREMONT, Les stratégies portuaires face aux armements de ligne régulières, extrait de la 8<sup>ème</sup> conférence internationale des villes portuaires (AIVP), DALIAN, 2002.
- 8- Amel BERKANI BAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 9- Revue, Port d'Alger, EPAL, juin 1998.
- 10- Yves LAYE, Port d'Alger, OPU, 1983, Alger, page 75.

# **المحور الثالث**

## **دور الموانئ الجزائرية في الحروب**

### **عبر العصور**

## المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة المتوسطية من النشأة إلى الاحتلال الإسباني (1509-1904)

د. محمد حسن /  
جامعة تونس

جسد طور تأسيس مدينة وهران هذا التفاعل الحاصل بين المغاربة النازلين بهذه الربوع والأندلسيين لإنشاء مدينة مستحدثة نجهل الكثير عن تخطيطها وكيفية التوطين بها. وقد كان من مسوغات هذا الإنشاء الأساسية ما كان يحصل في شرق بلاد المغرب من تحولات سياسية واقتصادية، تجسدت في توطيد سلطة جديدة بإفريقية. وقد مثلت المدينة - الميناء عصرذاك إحدى محاور الصراع في المتوسط.

وفي زمن ثان، بين القرنين الخامس وأوائل السابع هـ / 11-13م، أضفى المرسى الكبير من أهم مواني الدولة المرابطية، إذ اتخذ يوسف بن تاشفين من مينائها مرسى لأسطولته. وعموما شهدت الحقبة المرابطية والموحدية التي توحدت فيها العدوتان المفرقية والأندلسية تطورا نوعيا للمدينة، مثلما يتضح من وصف الإدريسي.

أما الطور الثالث الذي تزامن مع تاريخ الدولة الزيانية. فقد مثل هذا المرسى محطة هامة في التجارة المتوسطية، وعرف فترات مراوحة بين التجارة النافقة وبين القرصنة والمقاومة لها، وذلك فضلا عن تدفق موجات من المهاجرين من العدو الأندلسية.



ورغم وضوح هذه الأطوار، فإنّ كتابه تاريخ ميناء وهران  
يطلب أولاً تجميع المادة المتفرقة في مخطّات المصادر العربية والوثائق  
الأجنبية وإعادة تركيبها، مع المراجعة بين المعطيات المحلية  
والتطوّرات المتوسطية، ودون إغفال للمقارنات مع مدن موانئ أخرى  
من البلاد المغربية الأندلسية خصوصاً والمتوسطية عموماً

**أولاً - نشأة المدينة الميناء وتطوّرها إلى حدّ قيام الدولة المرابطية :**

شهدت التجارة البحرية تطوّراً كبيراً بسواحل الأندلس في  
عصري الإمارة والخلافة، وقد تجسّد ذلك في سعي الأندلسيين إلى  
إنشاء مدن على ساحل العدو المغربية، وأولها تنش سنة 262 هـ / 875م  
ووهـران سنة 290 هـ / 902م، وذلك لغرض الرّبط مع تلمسان، قاعدة  
المغرب الأوسط والمدينة ذات النشاط التجاري الكبير.

**1. الموقع والموضع : بين المجالين القبلي والبحري**

تقع وهران على الساحل الشمالي الغربي للبحر المتوسط،  
قبالة المراسي الأندلسية، وخصوصاً قرطاجنة ولقنت والمرية، وهي  
على مسافة 50 فرسخاً (أو 300 كم) من هذه الأخيرة حسب الزّهري.  
قال المقدسي في هذا الصّدّد : " يقلعون منها إلى الأندلس في يوم  
وليلة". وأضاف الإدريسي : " وهي تقابل مدينة المرية من ساحل برّ  
الأندلس وسعة البحر بينهما مجريان ( يومان حسب الروض المبطّر  
للحميري). ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

وقد ارتبط ميناء وهران بالمواني الأندلسية، وعلى حدّ عبارة ابن سعيد : "وهي آخر فرض هذا الجزء من المدن العدوية. ومينائها مشهور ما موع في الهول".

وهي على الضفة اليسرى من الوادي، غرب أرزاو. جاء في الإدريسي : "ومنها إلى طرف مشاة روسية خمسة وعشرون ميلا. وعلى التقوير 32 ميلا. ومن طرف مشاة إلى مرسى أرزاو 18 ميلا، وشرق هنين : "فمن طرف الدفالي إلى طرف الحرشا 12 ميلا، ومنه إلى وهران 12 ميلا".

## 2. نشأة المدينة الميناء حسب الرواية الأندلسية :

اعتمدت هذه الرّاية على نصّي البكري وابن حيان أساسا، وبدرجة أقلّ ابن خلدون. ويمكن أن نقسم أطوار النّشأة إلى مراحل عدّة :

### 1. النشأة الأولى سنة 290 هـ / 904 هـ :

اقتربت النّشأة بمستلزمات التجارة البحرية بين العدوتين وبالبنية القبلية في آن واحد. فقد اتفق أصحاب الأرض، وهم نفزة وبنو مزقن، ولعلّهم كانوا من أتباع تلمسان، مع الأندلسيين على

---

1- Ma Dolores Rodrigues Gomez, las riberas nuzari y de Maghreb ( siglos XIII -XV), Granada 2000, p 21.

ابن سعيد . كتاب الجغرافيا، ص 140.

2- الإدريسي. نزهة المشتاق، ص 128.

إنشاء مدينة هناك، وذلك قبل أن تنتقل الهمنة على المجال لقبيلة  
أزداجة، التي أصبحت حامية للمدينة.

فقد استوطنت نفزة وبنو مزقن مجال وهران بين سنتي (290،  
297 هـ / 904، 909 م)، وظلت مسيطرة على المدينة. ويرجع أنها من  
بين القبائل التي نزلت منذ العهد الروماني بهذه الناحية. وقد ذكرت  
كذلك تحت اسم : مزغان . مزغنة . مزغنان، في علاقة بإنشاء مدينة  
الجزائر : جزائر بني مزغنة<sup>1</sup>.

ب - طور أزداجة وحكم محمد بن عون التابع لكتامة (297- 343  
هـ / 909، 954 م) :

لما هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضرمت النيران في المدينة في  
ذي الحجة سنة 297 هـ. وكان أن استجد بنو مسقن بأزداجة،  
فأنجدوهم. وقد عدها ابن خلدون من بين أجدام قبائل البرانس.  
وبهذا انتقلت الهمنة على المدينة إليها.

ومثل تاريخ شعبان 298 هـ / أفريل 911م الإنشاء الثاني  
للمدينة، بعد أن أصبحت تابعة لتاهرت التي أخضعها الفاطميون قبل  
سنتين. وكانت أزداجة تدور في فلك الفاطميين الذين بلغوا سنة 298  
هـ إلى حد تاهرت وتنس، إذ سعى المهدي إلى التوسع على حساب  
الأندلس، وإن عدل عن مشروعه فيما بعد<sup>2</sup>.

1- Il paraît qu'elle correspond à la tribu citée dans les sources latines : MESGENENSES.

2- ابن خلدون، تاريخ، ج 6، ص 176. ابن حزم، 461.

3 Dachraoui, Le califat fatimide, p142.

قال البكري في خصوص الإنشاء الثاني : ثم عاد أهل وهران إليها في السنة بعدها، سنة 298هـ بأمر من حميد بن دؤاس بن صولات، ويقال داود عامل تاهرت. وابتدأوا بنيانها في شعبان من هذه السنة. فعادت أحسن ممّا كانت وولّى عليهم داود بن صولات اللهيصي : محمد بن أبي عون<sup>1</sup>.

جـ ـ طور الصراع بين مفراوة والفاطميين (317-343 هـ/929 م) :

ورد ذكر مفراوة بوهران في نصّ البكري ابتداء من سنة 317 هـ/929 م. على أنّها لم تكن بعيدة عن دائرة التأثير الأندلسي، مثلما يفهم من نصّ ابن حيّان : "وكان الخير بن محمد بن خزر لرئيس مفراوة يخاطب الناصر لدين الله أيضا باسمه، معرّفا له بما يجري من الأخبار على يده في الجهة التي يقوم بها لأبيه محمد من مدينة وهران وما يليها من الساحل. فينفذ أجوبته ويتوخّى إطفائه ومسّره، حسبما يفعل بأبيه محمد". وفي كتاب ثان أعلم الخير بن محمد بن خزر أنّه سيفتح مدينتي شلف وتّسن.

وقد راسل الخير بن محمد بن خزر يخبره فيه بنزول عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي بساحل وهران وتهديمه لحصن تابع لزنّانة يدعى مفرقة<sup>2</sup> وقد بنى عوضا عنه حصن هندرج،<sup>3</sup> شحنه بالرجال والعدّة. وكان المقدّم على أتباع الفاطميين محمد بن مهدي.

---

1- اللهيصي : نسبة إلى ولهاصة : بطن من نفزاوة، استقرت فروع منها بسواحل تلمسان ( في الجبال القريبة من هنين على عهد الحسن الوزان) حيث اختلطت بحكومية ( ابن خلدون، ج 6، ص 233، ابن حزم، ص 69، 444).

2 - Ibidem, p 151-156, 206, 223-241 : ابن حيّان، المقتبس، ج 5، ص 259-260.

وتحدث ابن خزر عن كيفية مهاجمته لهذا الحصن وإحراقه وقتل محمد بن مهدي. وهكذا تراجعت سلطة الفاطميين إلى تاهرت، فيما أخبر الخليفة الناصر ثابته ابن خزر بكونه يستعد لتعبئة الجيوش وتهيئة الأسطول لغزو كل من سبتة وهران<sup>1</sup>.

#### د - الدور اليفرنى ومرحلة الصراع الفاطمي - الأموي :

لم يكن دور يفرن غائبا بناحية وهران منذ نهاية القرن الثالث هـ / التاسع م. فقد أضحت المدينة تحت سلطة يعلى بن محمد بن صالح بين سنتي 343/347 هـ / 954م، وذلك بعد أن انتهى حكم ازداجة وفشلت مفراوة في السيطرة عليها، ودخلها يعلى بن محمد بن صالح اليفرنى وخربها. وكان كل من البطنين الزناتيين : بني يفرن ومفراوة يدوران في تلك الأندلس، رغم التنافس الحاصل بينهما<sup>2</sup>.

ونظرا إلى ميل الأمويين إلى يعلى بن محمد سنة 341 هـ / 953م، تحول رئيس مفراوة محمد بن خزر من عدو إلى حليف للفاطميين إلى حد وفاته سنة 350 هـ / 961م. ويمكن أن نفهم في هذا الإطار محاولة يعلى بن محمد التوسع على حساب الفاطميين بوهران وطرد ازداجة منها وسيطرته على مجال يمتد ما بين تاهرت وطنجة<sup>3</sup>.

1- ابن حيان، نفسه، ج 5، ص 306.

2- ابن خلدون، تاريخ، ج 7، ص 36. ورد في ابن خلدون ما يلي : " فلما خطب عبد الرحمن الناصر طاعة الأموية من زناتة أهل العدوة، واستألف ملوكهم، سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها مع الخير بن محمد بن خزر وقومه مفراوة وأجلب على وهران، فملكها سنة 343 هـ من يد محمد بن عون، وكان ولاء عليها صولات اللميطي أحد رجالات حكام سنة 296 هـ 2

عبر أن ذلك أثار رد فعل الفاطميين الذين هاجموا إيضكان قاعدة بني  
يفرن، وحزبوها وأضعفوا بهذا بني يفرن بالمغرب الأوسط.

جاء في ابن خلدون: " فلم يزل سلطان يعلى بن محمد بالمغرب  
عظيما إلى أن أغزى المعز لدين الله كاتبه جوهر الصقلي إلى المغرب  
سنة 47 ( 958م ) فلما فصل جوهر بالجنود عن تخوم إفريقية بادر  
أمير زناتة بالمغرب يعلى بن محمد اليفرنى إلى لقائه والإذعان لطاعته  
والانحياس إليه، ونبذ عهد الأموية، وأعمل إلى لقيه الرحلة من بلده  
إيضكان وأعطاه يد الانقياد وعهد البيعة عن قومه بني يفرن وزناتة.  
فتقبلها جوهر وأضمر الفتك به، وتخير لذلك يوم فصوله من بلده،  
وأسر إلى بعض مستخلصيه من الأتباع، فأوقعوا نفرة من أعقاب  
العسكر طار إليها الرُعاء من كتامة وصنهاجة وزناتة. وتقبض على  
يعلى فهلك في وطيس تلك الهيمة فقص بالرماح على أيدي رجالات

---

1- ابن أبي زرع، *روض القرطاس*، ترجمة 118، ابن خلدون، ج 7، ص 37-45.  
يعود انتشار بني يفرن حول تلمسان إلى سنة 124 هـ، تاريخ تأسيس إمارة بني قرّة  
الصنفرية بتلمسان. على أنهم لم يشاركوا على الأرجح في حركة أبي يزيد  
مخلد بن كيداد، وهو ما يستر لهم إنشاء قاعدة خاصة بهم، وهي مدينة  
إيضكان سنة 338 هـ / 949-50م. ولما تولى يعلى بن محمد قيادة طنجة ثم هاس  
سنة 347 / 958، انتقلت جموع من هذا القبيل إلى المغرب الأقصى. وذكر ابن  
خلدون ( ص 36 ) أن يعلى بن محمد بن صالح " اختط مدينة إيضكان". انظر  
أيضا: عبد الرحمن علي حجي، *جغرافية الأندلس وأوروبا من كتاب الصالح  
والممالك لأبي عبيد الهكري*، بيروت ( دار الإرشاد)، 1968.

Golvin, *Le Maghreb central sous les Zirides*, p35

كثامة وصنهاجة، وذهب دمه هدرا بين القبائل. وخرب جوهر مدينة  
إيفكان وفرت زناة أمامه وكشف القناع في مطالبتهم<sup>1</sup>.

وقد تكررت هذه العلاقة المتميزة بين ناحية وهران  
والأندلس، لما خالف منصور بن بلقين على عمه الأمير زيري بن مناد  
الصنهاجي واقتطع أعمال تلمسان ووهران وشلف، قطع ابن أبي  
عامر في اليمين عليه<sup>2</sup>.

### 3- رواية محمد بن أبي راس :

تناول أبو راس باقتضاب عن طور نشأة المدينة وعن التنافس  
بين الفاطميين من جهة والأندلسيين وزناة من جهة أخرى، غير أنه  
انفرد بالتعرض للولاة الذين حكموا المدينة بين سنتي 360 و391 هـ.

رواية البكري	رواية محمد بن أحمد بن أبي راس
طور نفزة وبني مزقن ومرحلة النشأة : استوطنت مجال وهران بين سنتي (290-297 هـ / 904-909م)، وظلت مسيطرة على المدينة إلى أن بسطت ازداجة نقوذها عليها. ويرجح أنها من بين	اختط خزر بن صولات بن ونزمار من بني خزر وهران عام 290

1- ابن خلدون، تاريخ، ج7، ص37.

2- مفاخر البربر، ص156.

	<p>القبائل التي نزلت منذ العهد الروماني بهذه القاحية، وقد ذكرت كذلك تحت اسم : مزغان . مزغنة . مزغانان، في علاقة بإنشاء مدينة الجزائر : جزائر بني مزغنة.</p>
<p>خلفه ابنه محمد بن خزر، وسنة 306، أخذت عجيصة وهران من محمد بن خزر وظلت بها سبعة سنوات تحت راية الأمويين بالأندلس. سنة 313، استعادها محمد بن خزر بعد مفارك وولى عليها ابنه الخير. وظلت عجيصة وأزداجة تحت حكمه.</p>	<p>طور أزداجة وحكم محمد بن عون التابع لكتامة (297- 343 هـ / 909 - 954م) : لما هاجمت المدينة قبائل عديدة، أضرمت النيران في المدينة في ذي الحجة سنة 297هـ. وكان أن استجد بنو مسقن بأزداجة، فأنجدوهم. وقد عدّها ابن خلدون من بين أجدام قبائل البرانس<sup>١</sup>. وبهذا انتقلت الهيمنة على المدينة إليها.</p>



على أنها لم تكن بعيدة  
عن دائرة التأثير الأندلسي سنة  
317 هـ / 929م مثلما يفهم من نص  
ابن حيان : " وكان الخير بن  
محمد بن خزرارثيس مفراوقا  
يخاطب الناصر لدين الله أيضا  
باسمه، معرفا له بما يجري من  
الأخبار على يده في الجهة التي  
يقوم بها لأبيه محمد من مدينة  
وهران وما يليها من الساحل.  
فينفذ أجوبته ويتوخم إطفاه  
ومسرتة، حسبما يفعل بأبيه  
محمد "

وقد راسل الخير بن  
محمد بن خزر يخبره فيه بنزول  
عبد الرحمان بن عبيد الله المهدي  
بساحل وهران وتهديمه لحصن  
تابع لزناتة.

سنة 318، استولى  
الفاطميون على وهران واستعملوا  
عليها محمد بن عون الشيمي،

الدور اليفرنى ومرحلة  
الصراع الفاطمي- الأموي أضحت  
المدينة تحت سلطة يعلى بن محمد

بن صالح بين سنتي 343-347 هـ / وظلت وهران تحت حكمهم إلى  
 954-958م، وذلك بعد أن انتهى  
 حكم أزداجة للمدينة، ودخلها  
 يعلى بن محمد بن صالح اليفرنى  
 وخرّبها. ورد في ابن خلدون ما يلي  
 : " فلما خطب عبد الرحمن  
 الناصر طاعة الأموية من زناتة  
 أهل العدو، واستألف ملوكهم،  
 سارع يعلى لإجابته واجتمع عليها  
 مع الخير بن محمد بن خزر وقومه  
 مفراوة وأجلب على وهران،  
 فملكها سنة 343 هـ من يد  
 محمد بن عون، وكان ولّاه عليها  
 صولات اللميطي أحد رجالات  
 كتامة سنة 298 هـ.

نظرا إلى ميل الأمويين إلى  
 يعلى بن محمد سنة 341 هـ /  
 953م، تحول رئيس مفراوة محمد  
 بن خزر من عدوّ إلى حليف  
 للفاطميين إلى حدّ وفاته سنة 350  
 هـ / 961م. ولما حاول يعلى بن  
 تحالف محمد بن خزر  
 وابنه الخير مع الفاطميين وقيام  
 حملة جوهر رفقة محمد بن خزر  
 سنة 347. مقتل يعلى بظاهر  
 تاهرت وعقد لمحمد بن خزر على  
 وهران

محمد التوسّع على حساب  
الفاطميين بوهران وطرد أزداحة  
منها وسيطرته على مجال يمتد ما  
بين تاهرت وطنجة، أثار ذلك رد  
فعل الفاطميين الذين هاجموا  
إيفكان وخربوها وأضعفوا بهذا  
بني يفرن بالمغرب الأوسط

سنة 360، هددت الملائكة

بين الفاطميين ومحمد بن الحخير  
بن محمد بن حرز، نتيجة تحالف  
هذا الأخير مع الأمويين فتصدى  
له زيري بن مناد وحاربه ابنه  
بلكين بن زيري إلى أن قتل  
محمد بن الخير

سنة 361، قوّى الحخير بن

محمد، وهران، وهو الأمير  
المفراوي الخامس

سنة 367، موت الأمير

السادس محمد بن الحخير، لما  
تمكن بلوكين بن زيري من  
الاستيلاء على المغرب الأوسط

وتولى بعده الأمير السابع محمد بن الخير ثم الثامن : محمد بن يعلى.	
368 : بداية حكم زيري بن عطية وهو الأمير التاسع، وقد حارب كل من الصنهاجيين والأمويين إلى حد وفاته وأنشأ إمارة مفاوة الكبرى توفي سنة 391.	

والحصيلة، استوطنت وهران من النشأة إلى تاريخ رحيل الفاطميين إلى المشرق مجموعات قبلية متعددة وبعض الأندلسيين، وكانت إحدى المحاور الأساسية في التنافس البحري والبري الحاصل بين الفاطميين والأمويين، وذلك اعتمادا على القبائل الزناتية والصنهاجية النازلة في هذا المجال. وقد جسّد هذا التنافس البحري معركة الحصون الساحلية بين الفاطميين وبنو أنصار الأمويين. ويبدو أن الرغبة في السيطرة على مسالك التجارة المتوسطية والبرية، حيث تصل طرق السودان إلى تلمسان وهران، يفسّر هذا التنافس بين القوتين، علما بأن زناتة اضطلعت بدور هام في تجارة الذهب بكامل بلاد المغرب.

#### 4- المنشآت البحرية بالمدينة : الميناء ودار الصناعة :

أحيطت المدينة بأسوار منذ نشأتها على الأرجح. فقد ذكر المقدسي أن "وهران بحرية مسورة". وفي الإدريسي "وهران على مقربة من ضفة البحر الملح، وعليها سور تراب متقن، وبها أسوار مقدرة وصنائع كثيرة وتجارات نافعة". واعتبرت الميناء المتقدم لتلمسان، التي ارتبط مصيرها بها. وقد ذكر بها ميناءان :

أ- المرسى الكبير والمرسى الصغير : من المرجح أن ابن حوقل عني المرسى الكبير في قوله : "ولمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصئون من كل ريح وما أظن له مثلاً في جميع نواحي البربر سوى مرسى موسى فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن وعليها سور".<sup>1</sup> أما في خصوص المرسى الصغير، فقد وصفه الحميري بما يلي : "ولها على بابها مرسى صغير لا يستر شيئاً". وهو ما يختلف مع ما جاء في خصوص المرسى الكبير : "ولها على ميلين منها المرسى الكبير، به ترسي السفن الكبار وهو يستر من كل ريح، لا مثال له في المراسي".<sup>2</sup>

على أن الإدريسي كان أكثر وضوحاً في شأن المرسى الكبير، إذ قال : "ولها على ميلين منها المرسى الكبير، وبه ترسي المراكب الكبار والسفن السفرية". وهذا المرسى يستر من كل ريح.

1 ابن حوقل، صورة الأرض، ص 79.

2- الحميري، الروض المطار، ص 613.

وليس له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر... ومراسي  
الأندلس إليها مختلفة".

وفي نفس السياق، أضاف صاحب الاستبصار : "ولوهران  
مرسى كبير مشتهر للسفن، يكثر من الريح لأنه في حوز جبل مطلق  
على وهران مرتفع".

وعرف الحسن الوزان هذا المرسى بما يلي : "المرسى الكبير  
: مدينة صغيرة أسسها ملوك تلمسان على البحر بعيدة بضعة أميال،  
وكان من عادة سفن البندقية أن تلجأ إلى المرسى الكبير وترسل  
بضائعها في قوارب إلى وهران، وإذا كان الجو صحو، قصدت  
ساحل وهران مباشرة".

وفي الجملة، تذكرنا هذه الثنائية في المراسي بمرسى تونس  
وكذلك المهدية التي لم تعد من وجود مينائين وداري صناعة. وقد  
ركز جل الجغرافيين على العلاقة المتميزة التي تربط بين وهران  
والأندلس. قال المقدسي : "يقلعون منها إلى الأندلس في يوم وليلة".  
وأضاف الإدريسي : "وهي تقابل مدينة المرية من ساحل بر الأندلس  
وسعة البحر بينهما مجريان ومنه أكثر ميرة ساحل جزيرة الأندلس".

ويمكن أن نفسر تطور هذا الميناء بالعوامل التالية : موقع  
المرسى الكبير الاستراتيجي بين صفتي المتوسط، وحاجة الأندلس  
إلى بضائع المغرب وخصوصا الحبوب، مقابل وسق الخشب من شرق

الأندلس، وذلك فضلاً عن حضوره المبطنة وأهميته خطوط التجارة الصحراوية التي تصل تلمسان ووهران

ثانياً - أهمية المرسى الكبير في العصرين المرابطي والموحدي :

أ - على العهد المرابطي (539/474 هـ / 1082, 1145 م) :

لما أضحت تلمسان ملتقى للطرق التجارية الصحراوية والقادمة من المشرق، عرفت وهران تعميراً وتمديناً كبيرين على عهد يوسف بن تاشفين، وازداد نشاط ميناء وهران الرباط مع مدينة المرية في تلك الحقبة. ومن الجلي أن المرابطين أنشأوا بها دار صناعة للسفن مثلما تبيّنه أحداث سنة 539 / 1145 م

فبعد انتصار الموحدين على آخر أمير مرابطي تاشفين بن علي بن يوسف في ناحية تلمسان في 30 رمضان 539 هـ / الاثنين 26 مارس سنة 1145 م، انتقل تاشفين إلى وهران، حيث بنى حصناً حتى بقي عسكره أياماً دون علف في الحصن الذي بناه من أجل الحصار حسب رواية ابن عذاري في الجزء الموحدي. وذكر أن أسرة تاشفين التجأت إلى حصن يتسع لثلاثمائة شخص. غير أن هذه الأحداث وردت بكيفية مختلفة في القسم المرابطي من "البيان المغرب"، الذي جاء فيه : "وفي ظاهر وهران ربوة على البحر تسمى صلب الكلب وباعلاها رباط ياوي إليه المتعبدون، وفي ليلة 27 من شهر رمضان سنة 539 صعد تاشفين إلى ذلك الرباط ليحضر الختم في جماعة يسيرة.. وحاصروه في هذا الرباط.

وعلى أي حال فإن هذه الأحداث هامة في أهمية الحصن  
 أنوارهم في مرسىهم والمثورة ، على البحر في حصن المدينة ، وفي حصن  
 الفضائل الزنانية الموحدة في الناحية ، منها بني وماتو وتوجين  
 وورسيبر ، وفي ممره مواضع المدينة ومعالها ، منها " الحبل المثل  
 على وهران " وأما حبل حيدر له يحيى بن خلدون ، وعين الماء التي  
 يشرب منها أهل وهران " وحسن سور وهران " والحصن الشريف منه أو  
 الرباط ، وكذلك الرحي التي على الوادي ، وخصوصا الميناء الذي فر  
 منه بعض أصحابه ، حسب رواية صاحب كتاب مفاخر البربر :  
 فهرب ( تاشفين بن علي ) إلى وهران وأتبعه عبد المؤمن بن علي ،  
 وحاصره في المحرس. فلما رأى ما لا طاقة له به ، أحرق كل ما في  
 محلته من الأمتعة ، فخرج هو وأصحابه ، ففر كل واحد منهم حيث  
 توجهت دابته. فممنهم من قتل ومنهم من دخل البحر في قطنع كانت  
 لتاشفين بمرسى وهران عليها القائد محمد بن ميمون .

## 2 . التطورات الحاصلة زمن الموحدين (539-630 هـ / 1145 . 1232م) :

تميزت الحقبة الموحدية بتوحيد شبه كامل للمجاليين المغربي  
 والأندلسي وبتأمين نشاط المحاور التجارية الصحراوية. مما أدى إلى

1- يحيى بن خلدون ، ج 1 ، ص 200.

2 - مفاخر البربر ، ص 200. ابن عذاري ، البيان المغرب ، الجزء 3 ، ص 20 ، 23.  
 وقد ذكر ابن عذاري ( الجزء الخاص بالمرابطين ، ص 100 ، 104 ، 124 ) أن  
 هجومات الموحدين على وهران وما تبعها من غنائم مجلوبة منها قد بدا منذ سنة  
 536 هـ ، وأن القائد ابن ميمون كان في الأسطول في البحر يرسم أن يطلع  
 تاشفين فيها إذا رأى ما لا طاقة له من قتال الموحدين فلم يقدر الله وكان في  
 نيته الانتقال إلى بر الأندلس.



أردباء أهمية المواني المغربية الشمالية التي أضحت نقطة وصول بضائع بلاد السودان والمغربين الأوسط والأقصى. ونظرا إلى طبيعة موقع وهران الساحلي، اشتغل أكثر سكّانها بالتجارة، حسب شهادة ياقوت الحموي<sup>1</sup>. على أنّ هذه الصورة تطوّرت في آخر العصر الوسيط، بعد أن تراجعت التجارة الصحراوية وازدادت القرصنة في المتوسط، وأضحى "معظم سكّانها من الصنّاع والحاكة" مثلما ذكر ذلك الحسن الوزان.

كما عرفت الزراعة تطوّرا واضحا، وخصوصا إنتاج الحبوب وتصديرها بحرا صوب الأندلس والمدن التجارية الأوروبية<sup>2</sup>.

وكانت وهران من ضمن المراسي التي استخدمها الموحّدون لصناعة السفن، إلى جانب طنجة وسبتة وبادس وبلاد الرّيف وهنّين وعنابة وتونس والمهدية والجزيرة الخضراء وشلب وقادس والمرية اللتان كانتا مركز الأسطول المرابطي<sup>3</sup>.

---

1- ياقوت الحموي، معجم البلدان، بيروت 1975، ج 5، ص 385-386.

2- قال الإدريسي في هذا الصّدد: "و شرب أهلها ممن يجري إليها من البرّ وعليه بساتين وجنّات وبها فواكه ممكّنة، وأهلها في خصب والعسل بها موجود وكذلك السّمّن والزّيد والبقر والغنم بها رخيصة بالثمن اليسير". وأضاف صاحب الاستبصار: "وهي مدينة كثيرة البساتين والثمار ولها ماء سائح وأنهار كثيرة وأرجاء وعيون، وهي من أعزّ البلاد ولها نظر كبير فيه قرية كبيرة فيها آثار قديمة".

3- عز الدين موسى، الموحّدون في الغرب الإسلامي، تنظيماتهم ونظمهم، ص

وهو ما جعله انضمام هذه الموانئ مائة من مئتي مائة وهران  
 وهران سنة ٩٩٦ هـ / ١١٠١ م، على اديان دور الميناء التجاري  
 والعسكري، وذلك في حصة شهادت، اسماعيل مرعش النفل من مواني  
 المرية ودافية إلى سنده (التي عرفت المرية) ومالقة وإشبيلية ومرسية،  
 وما يعني ذلك من دعم الممالك البحرية الرابطة بين وهران  
 وبرز العدو، وتواصل ذلك في العهد الزياني، وخصوصا سنتي  
 ١١٦١ و ١١٦٨<sup>١</sup>

ولما أبرمت المعاهدات التجارية بين الموحدين من جهة والمدن  
 التجارية من جهة ثانية ( بيشا سنة ١١١١، ١١٦٠، ١١٨٥، وجنوة سنوات :  
 ١١٣٨، ١١٥٣، ١١٦٠)، مكثت وهران من بين المواني التي حدثت فيها  
 إقامة التجار الأجانب إلى جانب سبتة وبجاية وتونس، زمن الخليفة  
 المنصور، في ١٥ نوفمبر سنة ١١٨٥ م، وذلك تسهيلا لمراقبة حركة  
 التجار واخذ الجباية عليهم. ومنذ سنة ١٢٢٨، أشارت المصادر

١- تجسدت أهمية المدينة في مكانة عبد الله بن جبل من أهل وهران، كاتب  
 عبد المؤمن بن علي لدى الدولة الموحدية، وعبد الله بن جبل : من مكثاب عبد  
 المؤمن بن علي، ذكره ابن صاحب الصلاة ( ص ١٥٠، ٢٢١، ٢٣١) وابن عذاري ( ص  
 ٨٠) وابن أبي زرع ( ص ٢٠٩). واعتبره عبد الواحد المرعشي ( المعجب، ص  
 ٢٦٩) من بين قضاته. وقال ابن صاحب الصلاة إنه كان صاحب أبي الحسن بن  
 الإشبيلي عند الخليفة بخطب يمدد، وترجم له ابن الأبار وقال أنه أصله من  
 الأندلس وأنه كان فقيها وخطيبا موقوفا. توفي بمراكش في مستهل ربيع  
 الآخر سنة ٩٥٦ هـ ودفن بروضه الشيوخ. حول الطرقات البحرية، ينظر : عز  
 الدين موسى، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس هـ  
 / ١٢ م، بيروت ١٩٨٤، ص ٣٢٠، ٣٢١.



مقارنتها مع تلمسان : 16000 وتونس : 10000 وبجاية وقسنطينة :  
8000 وكذلك مع الجزائر : 4000 وجيجل : 500 وبونة : 300.

### 1. تطوّر المسالك البرية والبحرية :

تواصل في هذه الحقبة النشاط البحري بميناء وهران الذي ظلّ أهمّ ميناء في مملكة بني زيان، إلى جانب هنين، فيما مثلت تلمسان نقطة وصول القوافل القادمة من الصحراء عبر نوات التي عوّضت سجلماسة، وذلك ابتداء من القرن الثامن هـ / الرابع عشر م. وتفرّع هذا المسلك إلى توات - تلمسان - هنين أو توات - تلمسان - وهران. وقد كان السلطان أبو حمّو موسى يقول : " لولا الشناعة لم أزل في بلادي تاجرا من غير تجار الصحراء الذين يذهبون بخبيث السلع ويأتون بالثبر الذي كلّ أمر الدنيا له تبع". وقد مثلت كلّ من هنين ووهران المتكاملين فيما بينهما ميناء متقدّما لتلمسان التي ارتبطت بتجارة الصحراء وإنتاج الحبوب<sup>1</sup>.

وارتبطت مع المشرق بمسالك وطرقات مختلفة شيء ما عمّا كانت عليه في الحقبة السابقة. فلئن ذكر البكري طريقا بين القيروان ووهران، فقد اتّبع العبدري (في رحلته سنة 688 هـ / 1289م) مسلكا تليّا، يمرّ بباجة - قسنطينة - بجاية - مليانة - وهران - فاس - مكناس، فيما جانبت كلّ من رحلة ابن بطوطة (725م / 1324)

1 - المقرئ، نفح الطيب، ج 5، ص 203.

و- الك. الم. 1161 / 1141 و- د. الت. 868 / 1464) طريق  
وهران - وهران - تلمسان.

أما في ج. م. م. الم. 1161 / 1141 و- د. الت. 868 / 1464) فقد انطلق القلصادي من  
بسطاء عالمه إلى ومنها إلى وهران - تونس - جربة طرابلس -  
الإسكندرية، وذلك سنة 840 هـ / 1440 م. قال في هذا الصدد :  
"واقمنا بها أياما في سرور وأمان ثم توجهنا إلى المقصودة بالذات  
المخصوصة بأعمال الصناعات : تلمسان. وعند العودة من المشرق سنة  
854 / 1450، ركب البحر من تونس إلى وهران ومنها إلى المربة التي  
وصلها يوم 21 أفريل 1451<sup>1</sup> فقد اضحى الارتباط الأساسي عصرذاك  
مع المواني الأوروبية : برشلونة (منذ العهد الموحدى) وبلنسية وميورقة  
وجنوة والبندقية ومرسيليا، ومع المواني المغربية الأندلسية الكبرى :  
المربة وسبتة وبجاية وتونس.

وفضلا عن علاقاتها مع المدن الأوروبية، كانت ترنو ببصرها  
إلى المجال المشترك : الأندلس والمغرب الأقصى، وذلك نظرا إلى  
العلاقات التجارية المتينة بين وهران والمربة، وهي أهم ميناء لإمارة  
بني نصر<sup>2</sup>

وفي سنة 1341، ذكر خط سير سفينة ميورقية كالآتي :  
الجزائر - تونس - شرشال - دليس - برشك - مزقران - وهران - هنين. وفي

1- القلصادي، رحلة، من 95، 161.

2 Le royaume abdelouklide à l'époque d'Abou Hammou Moussa I et d'Abou Fachihin,  
Alger ed, p241.

القرن التاسع هـ / 15 م. كان الطريق البحري يمرّ بسرفوسة . تونس . بونة . بجاية . الجزائر . وهران . هنين . المريّة . مالقة . الفلاندر . او انقلترا.

وعلى غرار هنين، توفّرت بها، إدارة لديوان البحر في القرن الثامن هـ / الرابع عشر م، كما ذكر بها فندق للقطلون ودار الجنويين سنة 1286م، ومنزل خاص بالتجار البرتغاليين سنة 1483. casa de Feitura

ومثالا على أهمية الميناء، بلغ عدد العمليات التجارية بين وهران ومرسيليا في القرن الثالث عشر : ثلاثة، فيما كان 5 بتونس و30 بسبّطة و72 ببجاية. وبين سنتي 1385 و1419، وقع إحصاء 36 رحلة بين ميورقة ووهران، وهو ما يمثل 6.2 من المائة.

## 2. نشاط الميناء التجاري :

. المعاهدات : تأسست علاقات متينة مع مملكة الأراقون ابتداء من إبرام عقد سنة 1286، وهو أوّل عقد حصل بين الطرفين. وكانت وهران الميناء الأساسي الذي ارتبط بمواني الأراقون، التي كان لها فندق بالمدينة وعلى رأسه مشرف، خاضع لسلطة القائد.

---

1- الحسن الوزان، وصف إفريقيا، ج 2، ص 342-341. Ma Dofares , op cit, p41.

2 Dufourq, L'Espagne catalane et le Maghreb, T 1, p 321, 517.

وكانت العلاقات بين وهران وهنين من جهة وجزر البليار وبلنسية وبرشلونة من جهة ثانية شهرية على أقل تقدير<sup>1</sup>.

وفي سنة 1339م، أبرمت معاهدة بين أبي الحسن المريني وجايم الثاني ملك ميورقة وسردانية نصت على تجارة الحبوب وحق الأوروبيين إقامة قنصليات وفنادق بالمدينة ومنعت بمقتضاها القرصنة والقطع<sup>2</sup>.

ويوجد بالميناء ديوان البحر، لاستخلاص العشر من التجار الأجانب، إذ ذكر ابن الباسط (1466/870) أنّ ابن صاحب الأشغال بتلمسان كان مكلفاً بأخذ العشر من تجار البحر بوهران. وكانت إقامة البنادقة أوسط القرن الثامن هـ / 14م أكثر من عشرة أيام فيما اقتصرت على أربعة بالنسبة إلى بجاية والجزائر، كما تراوحت إقامة الميورقيين بالمدينة سنة 1451 ما بين 15 و20 يوم.

وتحصل ملوك بني زيان مقابل ذلك على ضريبة قارة من التجار الوافدين على المدينة وهي ضريبة العشور، وذلك فضلا عن ضرائب تؤخذ على استعمال الميزان والخرن والثرجمان وغيرها. وهو ما يفسر حرص السلاطين الزيانيين على تشجيع هذه التجارة.

---

1 H.Lespes, « Oran , ville et port avant l'occupation française », Revue Africaine, n° 360 , 1934 , pp.277-335.

2 De Mas Latrie, traités de paix et de commerce, p84-85, E De la Primaudaie, p 272-273.

. الواردات والصادرات : اقتصى القطلون والإيطاليون الذهب والصوف والجلد والحبوب والرقيق من تنس ووهران، مقابل الأقمشة والتوابل ومواد الصباغة والصيدلة وأواني النحاس والبلور البندقي.

#### الواردات :

. سنة 1382 : نقل الملح من يابسة إلى وهران الجزائر وبجاية وتونس.

. في 1428/1/28 : استيراد أقمشة من ميورقة.

. سنة 1445 : تصدير أكسية بيضاء من مائقة إلى وهران<sup>1</sup>

. سنة 1450 : استيراد القطن من جنوة.

#### الصادرات :

مثلت وهران، منذ القرن الرابع م/ العاشر م، "فرضة الأندلس إليها ترد السلع ومنها يحملون الغلال" حسب ابن حوقل. ونظرا إلى اعتبار سهل وهران والنتيجة من أهم المناطق المنتجة للحبوب في مملكة بني زيان، كانت وهران وتنس، حسب الحسن الوزان، من أهم مواني المغرب الأوسط المصدرة للحبوب، وخصوصا لإمارة بني نصر. كما صدرت الشمع إلى مملكة الأرقون<sup>2</sup>.

---

1 Ma Dolores *op.cit.*, p 97.

2 Dufourq, *op cit* . T 2, p 546..78 ابن حوقل، صورة الأرض، ص



بحث تكليف النقل بين وهران وميورقة لسفينة من نوع  
كدمية سنة 1374 قمره 500 إلى 700 دينار. وكان ثمن النقل بين  
تنت وهران ثمانين عشرين ديناراً.

في سني 566 و 1377. اقتصى الجنوبيون الذهب من وهران،  
مروء بمناقة ثم قدس ومنها إلى حنوة.

سنة 572. انطلقت سفينة من ميورقة إلى وهران لنقل  
الحبوب فاحرق وهرني إلى بجاية. لكن صاحب السفينة نقل كل من  
البضاعة وصاحبها إلى ينيسة. وهو ما أدى إلى رد فعل سلطان  
تلمسان.

وقد ذكرت وثيقة برتغالية نسيجا صوفياً مزينة بأشرطة  
بيضاء وزرقاء وخضراء وحمراء يطلق عليه الحنبل، أي الفطاء  
الصوفي الذي كان يصنع بوهران وتونس وبونة وتونس<sup>1</sup>. (Hambels)

سنة 1454 : مر مركب فلورنسي بجزر البليار - القل - بجاية.  
دلس - الجزائر - وهران - هنين ثم مالقة فبلنسية - برشلونة وأخيراً عاد  
إلى بيشا<sup>4</sup>

---

1 Dufourq. op cit, T2. p536 , 539.

2 J Heers, Gênes au XV<sup>ème</sup> s. p67

3 Valérian. Bougie. p218. Dufourq. op cit. T 2. p 471. Ma Dolores Rodrigues. op cit. p  
95

4 Ma Dolores. op cit. p 70 -71.

### 3. يوميات الغزو والقرصنة بالمرسى الكبير :

تعرض المرسى الكبير إلى الغزو منذ حقبة إنشاء مملكة بني زيان، وخصوصاً سنة 700 هـ / 1300. وشهدت الحقبة التي عاش فيها الصالح محمد الهواري المتوفى سنة 843 هـ / 1439م الذي تنسب إليه أسطورة إنياط الماء من عيون بلال، وتلميذه إبراهيم الثاوي (ت سنة 866 هـ / 1462م) ازدياد حركات القطع والقرصنة<sup>1</sup>.

### . حركات القطع والقرصنة :

. سبتمبر 1328، تمكنت سفينة ميورقية على متنها فيل أرسله الفنسو الرابع إلى غرناطة من الالتجاء إلى ميناء وهران هروباً من قراصنة نصاري<sup>2</sup>.

. سنة 1381 : سلم تاجر تونسي حمولة من الحرير إلى صاحب سفينة ميورقية، لكي ينقلها إلى تونس، على أن صاحب السفينة غير وجهتها إلى ميورقة خوفاً من التعرض للقطع ببجاية.

---

1 Dufourq, l'Espagne catalane et le maghreb au XII et XIV ème s., Paris 196, T1, p145.  
حاصر المرينيون المدينة سنة 695 هـ / 1296 م، وسيطروا عليها وعلى وبرشك وشرشال والجزائر سنة 1300. وفي سنة 735 هـ / 1334، غزا أبو الحسن وهران وهنين. وفي سنة 1347 م، استقر أبو الحسن المريني بها، وتولى بناء التحصينات بالمرسى الكبير. وحصلت آخر محاولة للمرينيين للسيطرة عليها في عهد أبي حمو موسى، سنة 770 هـ / 1368 م.

2 Dufourq, op cit, T2, p485.

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها

في 1100 : استولى شراعية من بلادهم على مدينة هرويه وحصنها  
وكانت المدينة من 1000 إلى 1000 : لأنها من بحارة إلى هرويه وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها  
وكانت بحارة وحصنها وحصنها إلى هرويه وحصنها وحصنها

1 Ibidem, p412, 413, 414

2 Ibidem, p414

وتواصل صمود طرابلس وجربة سنة (1516). وقد عهد الإسبان إلى الاستيطان بالمدينة، وكان من بينهم (400) تاجر وحرفي.

. وصف لعملية قرصنة :

لدينا وصف دقيق لإحدى حركات القرصنة التي قام بها أحد قراصنة قشتالة وهو "بيرو نينيو" على المدينة بين شهري أفريل - ماي سنة 1404م ومارس 1405<sup>1</sup>. وبأمر من الملك هنري الثالث (1390-1406). تولى الفارس بيرو نينيو تجهيز سفن للقيام بعمليات قرصنة على كامل ساحل بلاد المغرب، وصولاً إلى مدينة تونس. علماً بأن الظرفية تميزت بازدياد حركات القرصنة والقطع في البحر المتوسط.

---

<sup>1</sup>Pen Nino, I:1 Victorial, Madrid 2000.

تاريخ الانطلاق	مبدأ الانطلاق	الوقت	الضاح	الوجه	الاستعمال
أبريل 1404	أسماء	محو	عبداء بك	محمّد	سنة
		بمبو	شؤون	الاستراحة	تكملة
			البحر	ونعمه	قارعة
			البحر	المحاربين	برو بيو
			نوبال		وفاد
			والأشجار	أخري	ثلاث
			حوار	عمه	تأثير له وتحلّت
			موتو	مراسدو	المادة حوار حول
			الذي تمت	نسيم وفاد	الحرب ونحو
			ما حصل	المركب	ونمتك في ماووس
			بحار	دي	مصلح على نظام
			أسمر	لاريدو	الموسيقى
			إسمائها		
					الوصول إلى جبل
					طارق : قبول
					الضيافة (طعام فيه
					لحم البقر والقمح
					والدجاج والخبز
					والكسكسكي.
					مع عشاء وموسيقى
					(الشباب) ورقص
					الوصول إلى حافة
					: قدمت لهم
					الضيافة
					مراكب مغطاة
					بأقمشة من الحرير
					والذهب على
					نخعات الطبل مع
					استعراض

للقروسية شارك فيه 500 هارس. وقد زاروا المدينة. دار الصناعة وحي اليهود ومنزل الجنوبيين.						
الوصول إلى قرطاجنة والانطلاق من هناك للقيام بعمليات القرصنة						

## عمليات القرصنة

الموقع	عملية القرصنة
غيران القصبار Alcegar	الغارة الأولى : الحاجة للحصول على الماء، قيام نينيو مع 20 رجل بالهجوم على عيون الماء بحثا عن سفن هفريية، غير أنهم لم يجدوا شيئا
الوصول إلى جزر حبييه قبالة وهران Habibas	
الاتجاه إلى تونس	الغارة الثانية
وصلوا من جديد قبالة وهران في جزر الحبيية حيث توجد عديد الطيور التي تمسش في الأرض (حمام وغريان وصقور وحجل وغيرها) استعملت للغذاء، غير أنه لا يوجد بها ماء، بمعنى أنها غير مسكونة.	الغارة الثالثة : قرب أرزاو البالية اختبأوا للقطع على السفن المارة من هنالك. ولما يثسوا من الترقب، نزلوا إلى دوار فيه 300 ساكن بعيد عن البحر مهلين أو 350كم. وقد أمره بيرو نينيو بالسرقة والحرق وبأسر النساء والأطفال والرجال لكن المبعوثين للتعرف على الدوار رجعا دون العثور عليه.

وقد قبض على رجلي أعظمهما أن تسوّر  
محاصر من قبل أحد قواد العرب معمر  
مولاي آجي. أخو ملك بني مرين. ومعه  
1500 فارس. وأعلمهم بأن معسكرهم  
المسمى الحُرمة حيث النساء والأطفال  
يوجد قرب أرزاو البائي.

اتفقوا على غزو معسكر ابن آجي. وأخذ  
بعض الرجال مكانهم في الطلائع لمرقبة  
الموقع. ذبح الأغنام. باغثوا الأعراب  
التازلين في مرتفع. وظل بعض الأعراب  
يدافعون عن المكان فيما انسحب آخرون  
مع النساء والأولاد. وعند وصول القشتاليين  
المكان. وجدوا بسطا كثيرة (قطائف  
وجرار ملأى بالزبد والفصل ولحم مجفف  
وخبز وقمح وتمر ولوز وأطعمة وریش  
النعام. وقاموا بسرقة وإتلاف وحرق  
المعسكر ثم انسحبوا بصعوبة إلى البحر  
وغادروا المكان.

. الفزوة الرابعة : عادوا من جديد إلى  
دوّار فيه أربع أو خمس منازل. ولم يجدوا  
أحدا به. فسرقوا الثياب والحلي. لكن  
سرعان ما وقع التفطن إليهم وتمّ الإعلام  
عن ذلك بإشمال النيران وهرع السكان  
إليهم من كل صوب. وهي منطقة عامرة  
بكثرة لوجود مناجم الكحل بها.

وفي الليل مرّ الفزاة أمام وهران ورموا  
المدينة بتبال كبيرة مغموسة في القطران

لإشغال الحرائق ومن المد ضابطوا  
بالمرسى الكبير بحثا عن سفينة صغيرة  
علموا بوجودها هناك. لكنّها وقعت  
حمايتها من العدوان

وفي المساء نزلوا قرب غيران القصبار  
واحتاجوا من جديد للماء، وصف المؤلف  
خطورة المكان ومدى ارتفاعه عن البحر،  
ووجود أكثر من 5000 فارس هناك،  
امطروهم بالحجارة، لكن حسب النص  
انتصروا من جديد.

وأجبرتهم رداء الطقس في شهر أكتوبر  
على البقاء بجزر الحبيبة عشرين يوما،  
وبدأ الزاد ينفذ واحتاجوا كل مرة للتزود  
بالماء. وعرف هذا المكان بكونه مقبرتل  
لنصارى المغامرين، وكانت تحصل فيه  
معارك كلما احتاجوا إلى الماء.

المودة إلى قرطاجنة ثم أمرهم الملك  
بالمودة إلى دار الصناعة بإشبيلية.

وفي الطريق قام بقطع آخر لسفينة أرغونية  
اكتراها تجار مسلمون وهي محملة  
بالرفيق السودانيات والشمع والقرمز  
وملابس صوفية بيضاء وبضائع أخرى  
ذات (لعلها مشتقة من الكساء) قيمة.

alquizeres





20 رجب : كثر الخوف بالمدينة بمجيء أبي عمرو عثمان إلى تلمسان وهي أخبار باطلة

أواخر رجب : ظهرت أربعة مراكب للفرنج متجهة إلى المغرب، فخاف أهل النواحي من أن تكون مشحونة بالمقاتلة لغزوهم، لحكتها لم تقترب من وهران وقامت بقطع بنوحي بجاية

29 صفر 871 : وصلت إلى ساحل وهران شونبة عظيمة من مراكب الفرنج الجنوبيين برسم الاتجار في الجوخ، وقدمت من فلانده من المحيط وسافر فيها كثير من تجار وهران وتلمسان إلى تونس وكان من بينهم ابن عبد الباسط.

السبت 14 ربيع الأول، انحراف المركب المذكور وتزوله قرب بجاية ومداهمة البجائيين له خوفا من القرصنة، لأنه سبق أن نزيى القراصنة بزي المسلمين وهاجموهم.

مهاجرون أندلسيون بالمرسى الكبير

مثما انتقلت البضائع بنسق متصل بين العدوتين، فإن المرسى الكبير لم يتردد في استقبال من قذف بهم اليم من بر العدو الأندلسية عند حصول الطرد الجماعي. وقد مثلت الزوايا نقاط استقبال لجموع المطرودين وإعادة توطينهم في البلاد.

منذ زمن ابن خلدون، برز هذا الحراك الاجتماعي. وقد تجسد في الجدل القائم حول جواز الهجرة الأندلسية من عدمها. فقد

---

1- نبذة العصر، ص 48 : ط وخرج ما بقي من أهل غرناطة في 15 يوما على بجاية ووهران.

أفتى أبو زيد عبد الرحمن بن عبد الله بن محمد بن يوسف الصنهاجي الشهير بابن مقلّاش في 12 جمادى الثانية سنة 744 هـ/ 1392م، وذلك بطلب من أهل الثغر، الأندلسيين، وقد كان الطالب المهاجر : أبو عبد الله محمد بن سلامة بن جميل هو الذي أعلمه بالسؤال عن جواز الهجرة أم لا. وأجاب المشاور الوهراني بفتوى مطوّلة في هذا الفرض، ذاكراً بالخصوص : "ومن يسكن بلاد النصارى لا غيرة فيه. .. ومن سكن بلاد الكفرة، فقد تفرّق من المسلمين". وهو تحريض ظاهر على الهجرة، وكذلك كان موقف أبي العباس أحمد الونشريسي : "أسنى المتاجر في بيان احتكام من غلب على وطنه النصارى ولم يهاجر وما يترتب عليه من العقوبة والزواجر". وذكرت تعليقات ومسوّغات عديدة في هذا الصدد.

وفي الأخير فقد راوحت يوميات المرسى الكبير طيلة هذه الحقبة الأخيرة من العصر الوسيط بين التجارة والقرصنة، دون أن يفقد مكانته ضمن منظومة المواني المغاربية خصوصاً والمتوسطية عموماً.

## خاتمة

اقترن تاريخ المرسى الكبير بالبحر منذ نشأته، فحضان ميناء نشيطاً مفتوحاً على البر والبحر في الآن نفسه، إذ ارتبط بعلاقات وطيدة مع تلمسان وما والاها من بلاد المغرب الأوسط، وكان مخزناً لبضائع بلاد السودان، وفتح أبوابه للتجار والزائرين القادمين إليها

1 H. Buhaich, "Respuestas de juristas musulmanes Magrebíes en torno a la inmigración de musulmanes hispanos".

من حرمسي الأندلسية والمقرية ومن مواني إفريقية والمشرق ومن  
تعبوة الأوزوية، ممثلاً بذلك إحدى المحطات الكبرى للسفن في  
تقلتها ومفصلاً أساسياً للطرق البحرية، وهو ما يؤاه لدور اقتصادي  
و اجتماعي وثقافي هام في تاريخ المغرب، وإن كان لا يخلو تاريخه من  
فترات حرجة من الفزو والقرصنة.

# الفزو الأسباني للمدن والموانئ الجزائرية وهران والمرسى الكبير أنموذجا 1505-1792م

أ. صبرينة الواعر  
المدرسة العليا للأساتذة  
جامعة قسنطينة

مقدمة

شهد المغرب بين 1505م تقريبا بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط، والاحتلال في موازين القوى خاصة بين قوى جنوب غرب أوروبا وشمال غرب إفريقيا. فقد عرفت دول شمال المغرب بين القرن 16م بعدما في صناعة الأسطول : مما ساهم في انتعاش تجارتها البحرية، وازداد ثرواتها الاقتصادية. قصارت سيدة البحر الأبيض المتوسط، بلا منازع، بعدما كان هذا اللقب سيدة- حكرا على المدن الإيطالية وعلى رأسها جنوة ونابولي. كما أن دول المغرب حققت هذا النجاح الاقتصادي بفضل موقعها الإستراتيجي : فقد كانت همزة الوصل بين الصحراء وما وراءها، والبحر الأبيض المتوسط. وتتحكم في معظم طرق القوافل التجارية، وتحتضن أهم الأسواق. هذا ما ولد غصبا لدى الدول الأوروبية التي رفضت هذا التفوق المغربي. وسعت لانتزاع هذه المكانة منها، واتضح ذلك من خلال سلسلة الهجومات والانتهاكات التي وجهتها ضد تلك الدول وكان في مقدمة تلك

البحر كانت لغزصة واشتدت الغزوات الأوروبية على مختلف أص  
مواهل دول المغرب لدعمها سلطة التتبية. وقد ترمي ذلك مع  
تراجع قوى هذه البلاد التي انقسمت بين بني حفص في تونس وسي  
ريان في الجزائر وسبي مرس في المغرب الأقصى في نظير ثلاث على  
الميلادي. في الوقت الذي بدأت فيه الدول الأوروبية تعرف تقدم  
يحمس له ألف حساب فقد انتعشت الحياة الاقتصادية والاجتماعية  
وبدأت الحركة العلمية تحقق نجاحا وتقدم وساهل سهت خمب  
وكتوب البحار. وتطور بناء الأسطول. وهذا من حصر الدول الأوروبية  
على الخروج من محيط القارة الأوروبية وانضمم المستعمرات  
الجغرافية. وكانت المبادرة من قبل البرتغال والسبب. هذه الحياة  
التي حققت صدى واسع النطاق بعد تمعنها من فهر لكون  
الإسلامية في الأندلس، وإسقاط آخر قلاعها. غرناطة 1492 في عصر  
السنة التي وصل فيها كريستوف كولومبس إلى سوحس لعم  
الجديد - أمريكا. بعدما باركت رحلته الكنيسة والملكة الإسبانية  
إيزابيلا التي زكت هي وزوجها فرديناند حركة الاسترداد المسيحية

١- القرصان هو الشخص حرب في النهب. ولا يعترف بأي سلطة فوق إرادته  
الخاصة. فكان يهاجم بدون تعيين سفن أي دولة. وكان هدفه الوحيد هو  
النهب. لكن رياس البحر كانوا أشخاصا موكلين من غيرهم لتفدي هذه  
المهمة. ولم يشنوا حربا إلا على أعداء أميرهم... ينظر جون ب. وولف. ص  
179

2- Bertrand A. "Mers-el Kabir I", traduction de Suez", in Revue Africaine.

Volume 1865, p254

Reconquista، القاضية بضرورة طرد المسلمين، وإعادة مجد الكنيسة المسيحية في شبه القارة الأيبيرية.

وعلى الرغم من سقوط دولة المسلمين في الأندلس، نجح إسبانيا لم تكتف بذلك وقررت ملاحقة المسلمين إلى الشمال الإفريقي : لكنها تفاجأت بقوة إسلامية جديدة قادمة من شرق حوض البحر الأبيض المتوسط، وهي القوة العثمانية، التي احتلت المتوسط واحتلت أجزاء عديدة منه، إلى أن وصلت المغرب مع مطلع القرن 16م، وهناك حدث الاحتكاك بين الأسبان والعثمانيين الذي تحول بعد وقت قصير إلى صراع على أشده عرف بالصراع الإسلامي المسيحي في البحر الأبيض المتوسط.

### المخطط الأسباني لاحتلال الساحل الإفريقي

بعد نجاح حركة الاسترداد المسيحي في أوروبا بإسقاط دولة المسلمين في شبه الجزيرة الأيبيرية كمرحلة أولى، بدأ الأسبان بتطبيق المرحلة الثانية من مشروعهم، وهي إقامة مملكة مسيحية تمتد من شبه الجزيرة الأيبيرية مكتسحة بلاد المغرب وصولاً إلى مملكة الحبشة المسيحية، في القرن الإفريقي شرقاً، وبذلك تفرض إسبانيا ضغطاً، وحصاراً على المسلمين، وتجعلهم بين فكي كمانشة. وكحل أساسي لتنفيذ المرحلة الثانية من هذا المشروع القائم على نشر المسيحية في إفريقيا، وإعادة مجد الإمبراطورية الرومانية القديمة، قامت إسبانية باحتلال أهم موانئ مدن الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط، مكنونس، وطرابلس، والجزائر، وأسيلا. واستهلوا عملياتهم

البحرية بفزو المرسى الكبير لقربه من شبه الجزيرة الأيبيرية،  
ولأهمية موقعه ومرسأه الجيد، وبعدها واصلت إسبانيا شرّ حملاتها  
على موانئ المغرب الإسلامي الواحدة تلو الأخرى.

### وهران والمرسى الكبير قبل الاحتلال الإسباني

في أواخر القرن العاشر للميلاد وصف ابن حوقل المرسى  
الكبير قائلاً : «... المدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصون من  
كل ربح، وما أظن له مثلاً في جميع نواحي البربر سوى مرسى  
موسى، فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن، وعليها سور، ومازها  
من خارجها جار عليها في واد عليه بساتين وأجنة كثيرة فيها من  
جميع الفواكه...<sup>1</sup>، ويضيف المقدسي قائلاً : « أن ميناء وهران من  
أنشط الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط، وأنه قد عرف تطورا  
وازدهارا منذ القرن 11، فهو ميناء حصين تبهر منه وإليه السفن  
الأسبانية ليلا ونهاراً<sup>2</sup>».

كما أشار الإدريسي قائلاً : «المرسى الكبير وبه قمرى  
المراكب الكبار والسفن السفرية وهذا المرسى يستر من الريح وليس  
له مثال في مراسي حائط البحر من بلاد البربر وشرب أهلها من واد  
يجري إليها من البر وعليه بساتين وجنات وبها فواكه ممكنة وأهلها

---

1- أبي القاسم ابن حوقل النصيبي، كتاب صورة الأرض، منشورات دار  
مكتبة الحياة، لبنان، 1992، ص 78-79.

2- Lespes R. "Oran ville et port avant l'occupation Française 1831. In Revue  
Africaine, Vol 75 ; 1934, p281.



في حصن العسل بها موجود ومجذك السمسم والربد والبنجر والقمح بها  
رحيصة بالنمى اليسير ومراصيب الأندلس إليها مختلفة .<sup>1</sup>

إن هذا الوصف الجميل من طرف هؤلاء الجغرافيين  
والرحالة، لم يأت عبثاً، أو مجرد مبالغة من قبل المسلمين كما قال  
الأوروبيون : بل جاء بناء على واقع عرفه حوض البحر الأبيض  
المتوسط في الفترة بين القرنين 10 و14م، فقد شهدت موانئ الجزائر  
وعلى رأسها الموانئ الغربية نشاطاً بحرياً وتجارياً على قدر من  
الأهمية. فقد كانت وهران والمرسى الكبير إحدى المنافذ البحرية  
الرئيسية لإمارة تلمسان، وقد تقاسمت الدور، والأهمية الاقتصادية،  
والإستراتيجية، مع كل من ميناء هنين، ورشيقون. كما كان  
المرسى الكبير ووهران بمثابة مستودع للتموين بالسلع القادمة من  
أوروبا. وظلت وهران تنقسم الأهمية الاقتصادية مع هنين ورشيقون،  
حتى أواخر القرن الرابع عشر فصارت على قمة هرم الأنشطة  
الاقتصادية للموانئ الجزائرية، خاصة للمميزات الطبيعية التي  
يتصف بها ميناء المرسى الكبير والتي عادت بالفائدة على البحارة،  
والأساطيل، التي كانت تجد سهولة الإرساء فيه.

وقد شهد القرن 13 م حركة تجارية نشيطة لميناء وهران  
والمرسى الكبير وذلك بفضل العلاقات الاقتصادية والسياسية، التي

---

1- الشريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، ص 96-97.

1 - *Idrisi* p 274 *Leaves R.*

1 - *Idrisi* p 274

أبرمتها مملكة تلمسان سنة 1229م، مع أوروبا، كذلك التي عقدتها تلمسان مع قطنونيا، وفي عام 1319م : أقيمت علاقات رسمية بين أبي حمو موسى الزياني أمير تلمسان، وجيم الثاني Jaume II حاكم مونبيلييه Mompeliner، ومعاهدات أخرى مع Narbonne، ومرسيليا Marseille. واجتمعت كل هذه الاتفاقيات على ضرورة تأمين سلامة التجار، والسفن ضد خطر القرصنة، بالإضافة إلى حرية التجارة في كل الموانئ وحرية تبادل كل السلع ما عدا تلك التي نستلزم تصريحاً من السلطان كالتقمح مثلاً. كذلك حق إرسال قناصل إلى تلمسان والدول الأوروبية المتعاقدة مع إمارة تلمسان<sup>1</sup>.

كما سمحت هذه الاتفاقيات التي أبرمتها إمارة تلمسان بين القرنين 13 و14م بإقامة المسيحيين وقناصلهم في فنادق بالموانئ والمدن الجزائرية، وتخزين وبيع السلع في القيصرية.

وتطبيقاً لهذه الاتفاقيات سارعت المدن الأوروبية لإيجاد مكان لها في المغرب، وأولها جنوة في بداية القرن 13م، ثم البندقية، وفي هذا الشأن كتب ليون الأفريقي قائلاً : « ولهذه المملكة-تلمسان- ميناءان مشهوران، ميناء وهران، وميناء المرسى الكبير، وكان يختلف إليهما كثيراً، عدد وافر من تجار جنوة والبندقية حيث يتعاملون تجارة نافقة عن طريق المقايضة...»<sup>2</sup>.

---

1 - Ibid., p 289-290

2- الحسن بن محمد الوزان الفاسي (ليون الإفريقي)، وصف إفريقيا، ط2،

ج2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ص 09.

وتجدر الإشارة إلى أن الأسبان والأوروبيين قد أخفوا هذه الحقيقة في مؤلفاتهم، فقد كان مينائي وهران والمرسى الكبير، من أشهر الموانئ وأغناها. وأشار ليسبيس Lespes قائلا : «... وهران لم تكن قوية كفاية لكي تكون إقليما مستقلا بذاته، أو ندا للأقاليم المجاورة، حتى أنها أقل مكانة مقارنة مع تنس، وموقعها (وهران) جعلها تتقاذف بين أسياذ الشرق، الجنوب، الغرب والشمال، محاصرة من طرف المتنافسين، منهوبة من طرفهم، وأحيانا كثيرة محاصرة من قبل القبائل المجاورة، فقدّر وهران ورفاهيتها كان مقرونا بتلمسان جارتها القريبة...<sup>1</sup>، لكن هذا الكاتب تناسى حقيقة وهران أمام تلمسان إلا وهي إقليم تابع لإمارة تلمسان، تمتد من الساحل إلى الصحراء، ووهران جزء صغير من أراضيها. كما أن الأسبان اعتبروا وهران والمرسى الكبير مجرد حامية Presidio وسجن للأشغال الشاقة، بدعوى أنهما يضمن عددا كبيرا من الأسرى المسيحيين.

هذا التطور الاقتصادي الذي عرفته وهران، من شأنه أن يجعلها مركز استقطاب وتنافس تجاري، وبما أنها جغرافيا قريبة إلى السواحل الأسبانية فقد سعت هذه الأخيرة لوضع يدها عليها خاصة وأن البرتغاليين كانوا قد قاموا بأول محاولاتهم للسيطرة عليها عام 1501، وأسبانيا كانت ترى نفسها الأحق بالسيطرة على مينائي المرسى الكبير ووهران، فقد صارت معظم شبه الجزيرة

---

1 - Op.Cit, p 279, Lespes R,

الآيبيرية. ملكا لها بما فيها السواحل الجنوبية للأندلس، وصارت أسانيا ترى مضيق جبل طارق ضيق، وغير كاف للإمبراطورية. وتسمى لتوسيع رقعتها في بلاد المغرب قصد تأسيس مملكة مسيحية كما تدعي. لذلك كانت فكرة احتلال وهران تسيطر على فكر الملك الأسباني فرديناند، وهذا ما قام به بالفعل بعد وقت قصير.

### الغزو الأسباني للمرسى الكبير

أعد الملك الإسباني فرديناند حملة، أوكل أمر قيادتها إلى دون ريمون دي كوردو Don Raymond di Cordoue، ومولها الكاردينال خيمينيس بأمواله الخاصة. غادر الأسطول ميناء مالقة في 29 أوت 1505م، بقوة تعدادها 5000 رجل بقيادة دون ديتوفر فرنانديز Don Dittfourre Fernandez. لكن الرياح قذفت الأسطول الأسباني إلى شواطئ المرية، فلم يتمكن من الوصول بسرعة إلى المرسى الكبير، الذي دخلته يوم 11 سبتمبر، هذا التأخير كان لصالح الأسبان، فالسكان الذين كانوا قد اجتمعوا بكثرة بعد سماع أخبار قدوم الأسبان وهجومهم المنتظر، قد استعدوا للمواجهة وانتظروا حتى نفذت مؤنهم، كما أنهم بعد أن ملأوا الانتظار تركوا حامية ضعيفة وغير مسؤولة حول الميناء لا يتعدى عددها 400 رجل. ومع ذلك أبدت مقاومة ضد الأسطول الأسباني، لكن قائد الحامية

---

1- في حين تشير رواية الكونت سوايز أن احتلال المرسى الكبير كان بتاريخ 13 جويلية 1506. أنظر

Berbrugger A. "Mers-el Kabir 2 : traduction de Suez", in Revue Africaine, Vol. 09, 1865, p 340.

سقط قتيلا من أول يوم، فخضع المرسى الكبير لحصار دام ثلاث أيام، حاول خلالها السكان المقاومة لكن دون جدوى، وبعد وصول أخبار المرسى الكبير إلى المناطق المجاورة سارعت هذه الأخيرة تقديم يد العون والدعم، لكنها دخلت في مناوشات قليلة مع الأسبان ثم عادت أدراجها<sup>1</sup>.

كانت المدينة تفتقد للمياه، فخزانات المياه قد نفذت وحل الجفاف، فاضطر أعيان المدينة وبقية السكان إلى الاجتماع في مجلس المزوار، حينها تكلم أحدهم وكان في السابق سجيناً في مدينة قرطاجنة الأسبانية، وأشار إلى قوة وشدة الأسبان وانتصارات ملوكها ضد المسلمين وباقي الشعوب، وذكرهم كيف تمكنت البرتغال من احتلال سبتة، وطنجة، أسبلا، والقصر الصغير على ساحل مملكة فاس. وحذرهم من مغبة الانتظار حتى نهاية الحصار، فقد يقتلون جوعاً وعطشاً قبل أن تصل إليهم يد الأسبان، لذلك نصحهم بالرحيل وتسليم المرسى الكبير<sup>2</sup>.

كان أحد السود المسيحيين، الذين تركهم البرتغاليون في المدينة بعد انهزامهم سنة 1501 : قد فرّ من المرسى الكبير، وتوجّه إلى قائد الحملة الأسباني، وأخبره بنفاذ المياه وعدم قدرة السكان على المواجهة، وأن قائد الحامية قد قتل، فما كان على سكان المرسى سوى المغادرة تاركين أموالهم ودوابهم وأسلحتهم تبعا لأوامر

1 - p 339. Berbrugger A, "Mers-el Kahir 2", Op.Cit..

2 - Ibid., p340-341.

الضائد الأسباني، وعليهم حمل ما يستطيعون حمله فقط، وهذا ما تم بالفعل : حيث غادر السكان المرسى الكبير يوم 14 سبتمبر بداية من الساعة 19 صباحا، ولم يبق واحد منهم بعد منتصف النهار<sup>1</sup>.

وقد ذكر الأسبان، أنهم وجدوا 35 أسير مسيحي أغلبهم من البرتغاليين، مع بعض الأسبان، ومن بروفسال، وفرنسيين وإيطاليين من بينهم 17 نساء كانوا قد أسروا عام 1501.

فما ترى ما هو سبب احتلال أسبانيا للمرسى الكبير ؟

في الواقع : قدمت أسبانيا حجة مفادها أن السبب المباشر لغزوها المرسى الكبير هو أن قراصنة من المرسى الكبير أبحروا في ربيع 1505 على متن 12 سفينة بين خفيفة ومسلحة وقاموا بأسر برتغاليين، ثم واصلت سفنهم الإبحار إلى غاية فالنسيا، ونزلوا في جزيرة سانتا بولا Santa Pola، حيث سلبوا ونهبوا وعادوا إلى المرسى محملين بغنائم كثيرة، وهذا ما أغضب أسبانيا التي اعتبرت نفسها راعية الكنيسة الكاثوليكية. يضاف إلى ذلك سبب آخر : وهو اشتداد التنافس بين تجار المرسى الكبير ووهران، والتجار المسيحيين من قرطاجنة ومالقة، هذا التنافس أدى إلى حروب فرأت أسبانيا ضرورة إخمادها وذلك بجمل ميناء المرسى الكبير ميناء إسباني على الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط<sup>2</sup>.

1 -Ibid., p 341-342.

2 -Ibid., p337-338.

على شكل حال : بعد خروج المسلمين من المرسى الكبير،  
افتحهم الأسبان المدينة ورفعوا أعلامهم على حصونها، واتجه قائد  
الحملة إلى مسجد المدينة الكبير، وأصدر قرارا مستعجلا بتحويله  
إلى كنيسة، عرفت بكنيسة القديس ميكاائيل.

ثم اتجه الأسبان إلى تنظيم المدينة، فبدأوا بتحصينها، وإقامة  
سوق تجاري، ومحاولة إقامة علاقات مع السكان والقبائل المجاورة  
لخلق نشاط تجاري اقتصادي خاص بهم، لدرجة أنهم أغدقوا المتعاونين  
مهم بالذهب والفضة لتشجيعهم على المبادلات التجارية معهم.

اعتبرت اسبانيا احتلال المرسى الكبير من أشهر أعمالها في  
القارة الأفريقية، فأعلنت الاحتفالات، وأقيمت المهرجانات والأفراح  
طيلة أسبوع احتفالا بقرب انتشار الديانة المسيحية، وقد ضخم  
الأسبان احتلالهم للمرسى الكبير، لذلك أسرع الأسبان محاولين  
التغلغل أكثر نحو الداخل، وكانت مرحلتهم الثانية : تتمثل في  
احتلال مسرغين، وهي مدينة غير بعيدة عن المرسى الكبير، ويصل  
بينهما طريق سهلي يمر من تحت حصون مدينة وهران، لهذا قرر  
حاكم المرسى الكبير دون فرنانديز أن يسلك الطرق الجبلية  
والأودية، خاصة بعد التعزيزات التي أرسلتها الملكة الأسبانية  
والمقدرة بـ 5000 رجل وذلك بتاريخ 06 جوان 1507<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> -Berbrugger A, "Mers-el Kabir 3 ; traduction de Suez", In Revue Africaine,  
Vol.09, 1865, p 410-411.

بدأ فرنانديز تحركه ليلا بتاريخ ١7 جوان 1507، ووصلت  
فجرا إلى مسرغين موطن قبيلة غمارة الراضة للوجود الأسباني،  
وباغتها على الفور مما أدى إلى سقوط المقاومة في وقت وجيز. لكن  
سرعان ما تحولت مجريات الأحداث، فبالإضافة إلى الضباب  
الكثيف الذي خيم على القبيلة وصلت إمدادات من القبائل المجاورة  
التي أسرعت لنجدة سكان مسرغين، والتي حققت نجاحات باهرة :  
حيث سقط أزيد من 3000 جندي إسباني، وكانت هذه أول هزيمة  
للأسبان في الجزائر.

لذلك قررت أسبانيا إرسال الدعم الفوري إلى المرسى الكبير  
لحمايته ضد الفارات، وتحصينه أكثر فأكثر.

### احتلال وهران

أبحر الكاردينال الأسباني خيمينيس من مرسى قرطاجنة يوم  
19 ماي 1509 يرافقه 15000 مقاتل، ووصلت هذه الحملة إلى المرسى  
الكبير في اليوم التالي، ونزل الأسطول في الميناء بكل سهولة  
ويسر، وتكرر نفس الأمر في وهران نفسها بعد شراء ذمة قابض  
المكوس العام لمدينة وهران اليهودي سطورا.

وقتذاك كانت وهران تحت الملك الزياني الاسمية، لأنها  
خاضعة لمجلس جماعة، وهم أعيان المدينة جعلوا وهران جمهورية  
شبه مستقلة. استعدت الحامية للمواجهة، لكن القوة الأسبانية حالت  
دون نجاحها، فقرر السكان الاحتباء داخل الحصون، لكن



في سنة ١٥٠٥ م. وبنو نافارو الذين سيغدون بحرف في دحل  
في سنة ١٥٠٥ م. حذر نفوذه بفتح حد أبواب المدينة

وإلى ذلك يمكن الاستدلال من دخول المدينة، إلا أنه واصلوا  
حصنها وخربوها فقتلوا حوالي (٤٠٠) مسلمة وأسروا (٨٠٠)، كما  
دمروا مصادره مول ومؤسسات المسلمين، ولم تبق حتى الآثار  
من المخطوطات العربية والترهيبات وبعض التحف الأثرية، حيث قام  
جيمس ماسنيلاس وإسماعيل إني كنيسة طليطلة، كما قام بتحويل  
مسجد من كنسرين إلى كنسرين، وأما دير لتصير المسلمين

والصاحبة هذه المرة : أن الحاكم الزياني في تلمسان أبو حمو  
الثالث قد أمر حصونه للحكم الأسباني، وتقديم جزية سنوية،  
وكذلك حصون قبيلة بني عامر للحكم الأسباني.

### أوضاع الأسبان بالمرسى ووهران ١٥٠٥ - ١٥٥٩

أقامت أسبانيا حكما عسكريا في كل من وهران والمرسى  
الكبير اللذان انحقا على الفور بالتاج الأسباني، وصدرت أوامر على  
الفور من القيادة الأسبانية ممثلة في شخص الملك فرديناند بإعادة إعمار  
المنطقتان بالمسيحيين بدل المسلمين، ففي رسالة وجهها الملك الأسباني  
عام ١٥١٠ إلى بيدرو نافارو حاكم المرسى الكبير جاء فيها : « أفنني،  
وكما كانتك عدة مرات، أوضحت أننا نرغب في البقاء والاستقرار

---

١- جون ب. وولف، الجزائر وأوروبا، ترجمة سعد الله أبو القاسم، موك،  
الجزائر، ١٩٨٤، ص ١٢٩.

2 - Herbrugger A. "Mers el Kabir 2", Op.cit. p109

في إفريقيا. بحب ان سيطر على وهران. بجاية. وطرالس. وبعد  
إعمار هذه المناطق بالمسيحيين لا غير<sup>1</sup> وفي 21 أكتوبر من نفس السنة  
كتب الملك اتي أنطونيو دي روفيدا Antonio de Roveda : في امر يتعلق  
بجاية قائلا : « عليكم اتخاذ الإجراءات الضرورية لكي تعيدون  
إعمار بجاية في الحال بمورسكيين موالين لنا »

بناء على رسائل الملك الأسباني هرديناند : نفهم انه لم يكن  
لأسبانيا مخطط استيطان نظامي يسمى للتوغل نحو الداخل بقدر ما  
كانت تهتم فقط بالسيطرة على المناطق الساحلية.

كما طفى على الإدارة والسياسة الأسبانية فكرة تنصير  
المسلمين، وأن مبرر وجودها داخل الأقاليم الإفريقية هو من أجل  
خدمة الكنيسة الكاثوليكية فكثيرا ما كان يردد الملك الأسباني  
قوله أن حروبه كانت لخدمة الله.

على أية حال : إن سيطرة أسبانيا على وهران والمرسى الكبير  
لم تعد عليها بالربح الوفير، والنتائج المنتظرة. فابسط احتياجاتها  
من المؤن والغذاء كانت تأتيها من برشلونة أو فالنسيا. رغم قرب  
وهران من مملكة تلمسان، والأمر سيان بالنسبة لمليّة التي كانت  
تعيش على إمدادات مالقة، وبينيون في الجزائر كانت تجلب المياه  
الصالحة للشرب من جزر البليار، ويفسر هذا الأمر بقدم القوة

---

1 - Braudel F. "les Espagnoles et l'Afrique du nord de 1492a 1577, in *Revue Africaine*, Vol 69, 1928, p231

2 -Ibid , Idem

العثمانية التي اعاققت مخطط السلطة الاسبانية التي آثرت البقاء خلف أسوار وهران وعدم الخروج منها.

لكن مع ذلك لا يجب إغفال فكرة مسعى الأسبان لوضع يدهم على المناطق الداخلية أكثر فأكثر، وبدأوا يفكرون في احتلال تلمسان، وتجلى ذلك في عهد الحاكم الدكوديت d'Alcaudete الذي حاول إعاقة الحاميات التركية والتغلغل نحو الداخل الوهراني التلمساني، خاصة بعد رفض تلمسان تموين وهران والمرسى الكبير بالمؤن الغذائية، مما جلب المجاعة داخل هاتين المدينتين، وسادت عمليات السرقة واللصوصية، وقد كتب الدكوديت عام 1535 يطلب من الملك الأسباني تقديم يد العون لوهـران والمرسى الكبير قائلاً : « نحن ضد المجاعة كما ضد العدو...»، وعام 1536 كتب الدكوديت قائلاً : كان موسم حصاد القمح سيئ، وافتقرت المدينة للقمح، واستاء الجنود وطلبوا العودة إلى قشتالة<sup>1</sup>.

ألع الكونت الدكوديت على إخضاع تلمسان لسلطته، ولذلك سافر إلى أسبانيا في سبتمبر 1542، لتحضير المتطلبات المادية والبشرية للحملة، وكان من الصعوبة تحقيق ذلك خصوصاً بعد الإحباط الذي حدث للملك شارل الخامس الذي فشل في احتلال الجزائر، ولم يعد يفكر في إرسال حملة جديدة إلى الجزائر<sup>2</sup>.

---

1 - Braudel F. Op.Cit., p 375.

2 - Ruff. P. la domination espagnole à Oran sous le gouvernement du Comte d'Alcaudete 1534-1558, Paris, 1900, p76.

قرر دالكوديت شن حملة على تلمسان، بعد مساع حثيثة لدى القصر الأسباني وجهاز حملة مكونة من 22 سفينة، خرج بها من أسبانيا يوم 10 جانفي 1543، ووصل إلى المرسى الكبير يوم 15 جانفي. وفي 27 جانفي توجه صوب تلمسان يرافقه 14000 جندي. التقت القوات الأسبانية بقوات أبي زيان وكان الانتصار حليف الكوديت الذي دخل تلمسان وعاث فيها سلبا ونهباً، ثم عاد إلى وهران تاركا حامية من 1200 جندي.

كما سعى الكوديت إلى احتلال مستغانم سنة 1547 لكن قوة القبائل المحيطة بها أعاقته حلمه هذا، وقد توالى هزائم الكوديت الذي حاول مجددا احتلال مستغانم ومسرغين عام 1558 وسقط قتيلاً ومن يومها لم يعد يفكر الأسبان في توسيع حدودهم في الغرب الجزائري خاصة بعد سلسلة الخسائر التي تكبدوها وبذلك ظلت أسوار وهران والمرسى الكبير هي الحدود الأقصى لأسبانيا في الجزائر، رغم التبعية الاسمية لتلمسان إلى المملكة الأسبانية لبعض الوقت. وظل الأسبان يسيطرون على وهران إلى غاية 1705 الباي مصطفى بن يوسف الملقب ببوشلاغم من دخولها وإسقاط الحكم الأسباني، وصارت وهران تابعة للسلطة العثمانية إلى غاية 1732 أين تفاجئ العثمانيون بحملة أسبانية جديدة بقيادة الكونت مونتيمار Comte Motémar الذي تمكن من استرجاع وهران وكل حصونها،

---

1 - Haedo D . *Histoire des Rois d'Alger*, trad. H D de Grammont, Ed Alger-Ivre, Alger.2004.p74.

هفي تلك الفترة تمكنت أسبانيا من تنفس الصعداء وانتهت مشاكلها مع الدول الأوروبية وعلى رأسها فرنسا، فقرر الملك الأسباني شن حملة على وهران باعتبارها مقاطعة أسبانية خاضعة للكنيسة الكاثوليكية<sup>1</sup>. وقد حدث هذا في وقت شهدت فيه الآيالة الجزائرية ضعفا وانكسارا، لتراجع مكانتها في حوض البحر الأبيض المتوسط، وضعف أسطولها، وكذا سلسلة الاتفاقيات التي أبرمها العثمانيون مع الدول الأوروبية والتي فتحت باب الابتزاز والمساومة، خاصة وأن السلطة العثمانية قد أبرمتها وهي تشكو الاضطراب واللاتوازن.

نفهم من هذا أن أسبانيا أصرت على إقحام العقيدة المسيحية في سياستها واستمرت في إخفاء حقيقة الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لوهران والمرسى الكبير، وقد تبثت أسبانيا إدارتها على وهران إلى غاية 1792 وهو تاريخ خروجها النهائي والكلي منها.

## دوافع احتلال أسبانيا لوهران والمرسى الكبير

### 1- الدافع الديني

ساهمت الكنيسة الأسبانية بكل ما لديها من مال وحماس في محاربة المسلمين، فبعد سقوط غرناطة بدأ فرديناند وإيزابيلا في إعداد مشروع لاحتلال المغرب الإسلامي، لكن وفاة هذه الأخيرة سنة 1504

---

1 - Berbrugger A, reprise d'Oran par les Espagnoles en 1732, In Revue Africaine, Vol 98, 186-1, p20.

هو عطل تحقيق المشروع، لكنها ارتكبت، وسواء كانت قديمة أم حديثة، فإن هذا المشروع جاء فيها، ويجب أن لا نؤقت، بل نؤيد تحقيقه، لأن الصراع ضد الظلم المسلم، وهذا كله لأجل هذه الغاية.

احترم العتاردينال جيميسين في سبيلهم من ١٩٠٥ إلى ١٩٠٨ (Crisp) وصيه الملحة، وبرز ذلك في أعماله المعروفة ضد الظلم في الأندلس، وعندما تم احتلال المرسى الكبير سنة ١٩٠٩، قد حمينيس صلاة جماعية، وأقيم على أثرها احتفال، وأقيم يوم

## 2 الدافع السياسي والاقتصادي

تجسد في رغبة أسبانيا في تكوين إمبراطورية، حمية هو اكتشاف العالم الجديد : لذلك عملت على احتلال سواحل المغرب الإسلامي، لما لها من أهمية إستراتيجية لقربها من شبه الجزيرة الأيبيرية، فالسيطرة على المرسى الكبير ووهران، وهما الموانئ إلى أسبانيا سيمكنها من تأمين تجارتها في البحر الأبيض المتوسط، وكذلك يضمن الأمن الدائم والمستمر لمسير حبالها، وهو المنفذ الوحيد للبحر الأبيض المتوسط من الجهة المغربية، وبذلك إحكام السيطرة على مسار السفن المبحرة عبره.

لذلك ركزت أسبانيا في تنفيذ مشروعها التوسعي على الموانئ الإستراتيجية، فبدأت باحتلال المرسى الكبير ١٩٠٩، وهو أحسن الموانئ الجزائرية، ثم وهران عام ١٩٠٩. وقد بدلت أسبانيا جهودا مضنية للاحتفاظ بمملكة تلمسان باعتبارها بوابة التنمية نحو

الصحرَاء الكبرى وإفريقيا ، وبالتالي التحكم في أهم طريق تجاري من الجنوب إلى الشمال ، واحتكار التجارة في أهم السلع والبضائع التي كانت في السابق في عهد المسلمين.

### 3- الدافع العسكري

تمثل في كثرة الهجومات الإسلامية على الشواطئ الأسبانية خصوصا بعد عمليات الطرد التي تعرض إليها مسلمو الأندلس ، فقرر المسلمون في بلاد المغرب نصرة أشقائهم في الأندلس والانتقام لهم ، هذا ما جعل أسبانيا نصير على الاستحواذ على الشمال الإفريقي لإيقاف تلك الهجومات التي أضعفت الاقتصاد الأسباني ، وساهمت في تقهقر الأنشطة التجارية ، بعد أن فضل تجار جنوة ونابولي ، ومارسليا وهالنسيا ، أسواق وموانئ المغرب الإسلامي ، بما فيها وهران والمرسى الكبير ، وبخاصة بعد ظهور الصراع الفرنسي الأسباني في حوض البحر الأبيض المتوسط. وبعدها بوقت قصير ظهرت قوة إسلامية جديدة في حوض البحر الأبيض المتوسط تمثلت في الأتراك العثمانيون الذين أعلنوا استعدادهم للتصدي للزحف الأسباني على السواحل المغربية. لذلك أصرت أسبانيا على احتلال الجزائر.

### الخاتمة

نضم مما سبق ، أن حقيقة التواجد الأسباني بالموانئ والمدن الجزائرية قد ارتبط بمخطط استعماري واسع النطاق ، ذلك لأن الأمر لم يكن يقتصر على حوض البحر الأبيض المتوسط ، بل أن هذا

الأخير كان حراً في برنامج إسبانيا لغزو الأقاليم والمواقع الإستراتيجية. ومع أنها كانت تتحكم في موقع استراتيجي مهم ألا وهو مصيق جبل طارق باعتباره بوابة المتوسط من الفاحية القريبة، غير أنها لاحظت أن قربه من سواحل المغرب الإسلامي من شأنه أن يقلل من أهميته خاصة إذا ما برزت البلاد المغرب سلطات سياسية قوية. لذلك سارعت إسبانيا إلى إحكام قبضتها على أهم النقاط القريبة من جبل طارق، ووقع الاختيار على المرسى الكبير ووهران بالجزائر. بالإضافة إلى مليلة في المغرب.

كما أن سيطرة إسبانيا على الموانئ الجزائرية سيكسبها ربحاً اقتصادياً لعدة اعتبارات، أهمها أن الجزائر بمثابة همزة الوصل بين الصحراء الكبرى والجنوب الأوروبي، وبالتالي تتحكم في أهم الطرق البحرية والبرية التي تقصدها القوافل التجارية، سواء القادمة من أوروبا أو من بلاد السودان في الجنوب، فعلى سبيل المثال احتلال إسبانيا للمرسى الكبير جعلها على مقربة من أكبر الأسواق في بلاد المغرب في ذلك الوقت وهو سوق تلمسان. كما أن سيطرة إسبانيا على وهران والمرسى الكبير، سينعش الحركة التجارية في السواحل الجنوبية لأسبانيا التي عانت من هجومات مسلمي الشمال الإفريقي بعد سقوط غرناطة عام 1492، والتي هجرها تجار جنوة وفينيسيا ومرسيليا وفضلوا عليها موانئ ومدن المغرب الإسلامي بما فيها وهران.



في الآونة الأخيرة التي لا رمت الأسباب منذ بداية نشاطهم  
الاستعماري والمنعته في حماية المسيحية ونشرها في كافة الربوع  
ماهي في الحقيقة إلا فتاع نحفي به اطماعها الاقتصادية، فالمجازر  
والإرهاب الذي مارسته الأسباب في العالم الجديد ضد الهنود الحمر  
بعتابة البرهان على عدم مسحة هذه الحجة.

# النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال العهد العثماني

و. خير الدين شتر  
قسم التاريخ - جامعة أورار

## الملخص

إن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية، والميادين التي نشطت من خلالها، وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي.

وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري (القرصنة) من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي ؟
- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في العهد العثماني ؟
- كيف كانت تتم عمليات التنظيم والتجهيز التي اتسم بها الأسطول الجزائري ؟
- ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

مدخل : تعتبر القرصنة ظاهرة قديمة ، مارسها الشعوب التي عاشت بمحاذاة البحر المتوسط لكنها اتخذت شكلاً آخر في القرن «ام لدخولها في إطار الحروب الصليبية التي بدأت في المشرق ثم انتقلت إلى الغرب الإسلامي، حيث سارعت إسبانيا والبرتغال في إطار حروب الاسترداد إلى غزو سواحل شمال إفريقيا، وكادتا أن تحققا أهدافهما لولا ظهور العثمانيين في الحوض الغربي للمتوسط مما أدى إلى نقل الصراع إلى البحر، وبذلك كانت الأساطيل البحرية هي سيدة الميدان في حسم ذلك الصراع.

وعليه فإن إشكالية هذا البحث تتمثل في ظروف نشأة الجهاد البحري الجزائري (المسمى بالقرصنة) في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية العصر الحديث، والخبايا التي أحاطت بقيامه من توفر سفن ومنشآت دفاعية لهذه العملية، والياديين التي نشطت من خلالها وصولاً إلى الدور الذي لعبته في مختلف مجالات الدولة الجزائرية بعد نشأتها وكيفية تأثيرها في علاقات الجزائر مع محيطها الخارجي. وذلك من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :

- ماهي طبيعة النشاط البحري الجزائري(القرصنة) من المنظور

الديني والسياسي والاقتصادي ؟

- ماهي أهم الظروف التي أحاطت بنشأة البحرية الجزائرية في

العهد العثماني ؟

- كيف كانت تتم عمليتا التنظيم والتجهيز التي اتسم بها

الأسطول الجزائري ؟

ما مدى مساهمة النشاط البحري للأسطول في دعم قطاعات الدولة ؟ وإلى أي مدى حقق التوازن في علاقاتها الدولية ؟

## 1/ طبيعة النشاط البحري الجزائري من المنظور الديني والسياسي والاقتصادي

شاع مصطلح القرصنة بين دول الحوض الغربي للبحر المتوسط، فلكل وجهة نظره انطلاقاً من أيديولوجيته ومعتقداته. لذا كانت النتيجة تعدد التعاريف وتنوع التسميات لهذا المصطلح

فهي من الناحية اللغوية وعلى أرجح الآراء مشتقة من الكلمة الإيطالية (corsa) وتعني السباق، ومنها اشتقت كلمة التسابق، وهو الذي يقوم بفعل التسابق، واستعملت هذه الكلمة للتسابق البحري أي الهجوم والاعتداء على السفن أو سواحل الدول الأخرى في القرن الرابع عشر ميلادي<sup>1</sup>. أما في اللغة الفرنسية فإن المصادر التي ترجع إلى القرن 15م تخلو من أي ذكر لكلمة قرصنة، فاستعملت كلمة Attaque التي تعني الهجوم، وكذلك Ecumeur بمعنى المهاجم أو القرصان، وهي مشتقة من الفعل Ecume وتعني الرغوة أو زبد البحر هذا في المعنى اللغوي أما حالياً فلها مرادف وهو Pirate بمعنى قرصان Piraterie بمعنى قرصنة.

أما القرصنة اصطلاحاً فهي مأخوذة من الأثر الذي تتركه السفن خلفها في عرض البحر أثناء عبورها وهي عبارة عن الرغوي

---

1 - بلقاسم عياش، قضايا التاريخ العثماني عند الباحثين الجزائريين منذ 1962، ماجستير في التاريخ، قسنطينة : جامعة الأمير، 2007، ص4

وتعني كذلك سفلة القوم، وفي كلتا الحالتين فإن هذا المعنى ينطبق على القراصنة، ولم تدخل كلمتا قرصنة وقرصان إلى اللغة الفرنسية إلا في القرن 16م<sup>1</sup>.

وعموماً فإن ظاهرة القرصنة قديمة قدم التاريخ فهي تتألف عادة من النشاط الذي يعتمد على المصادفة، والتي تضيف ثروة مكملة لتلك الثروة الموجودة في مجتمع يحي دائماً في حدود إمكانياته، وكذلك هي حرب مشروعة تتم بواسطة بيان صريح للحرب أو ترخيص يتم بموجبه تجهيز سفينة حربية بجوازات سفر، ولجان وتعليمات في تلك الفترة<sup>2</sup>. كما يعرفها ابن خلدون بقوله : « شرع في ذلك أهل بجاية منذ ثلاثين سنة في جمع النفير والطائفة من غزاة البحر، ويصطنعون الأسطول ويتخيرون له الأبطال ثم يركبونه إلى سواحل الفرنجة وجزرهم على حين غفلة، فيخطفون ما قدروا عليه، ويصادمون ما يلقون من أساطيل الكفرة فيظفرون بها غالباً، ويعودون بالغنائم والسبي والأسرى، حتى امتلأت سواحل الثفور الغربية من بجاية بأسراهم، وتضج طرق البلد بصخب السلاسل والأغلال عندما ينشرون في حاجاتهم»<sup>3</sup>.

---

1 - جبار عبد الناصر، نيو حقص والقوى الصليبية في غرب البحر المتوسط، ماجستير، -غير مطبوعة- جامعة القاهرة، 1990، ص 99.

2 - كورين شوفالييه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر، ترجمال حمادة، الجزائر : د.م.ج، 2007، ص 49.

3- نورالدين عبد القادر، صفحات من تاريخ مدينة الجزائر، الجزائر : دار الحضارة، 2006، ص. (63-64)

وهذه المقولة من ابن خلدون تثبت بلا جدال معرفة السكان في تلك الفترة - ولربما قبلها بسنين- لظاهرة القرصنة وإن لم يسميها باسمها والتي يبدو أنها اصطلاحيا لم تعرف إلا بعد فترة من ذلك، كما اتضح لنا من المقال أنهم عرفوا نوعين من القرصنة هما : قرصنة بحرية وهدفها اصطياد السفن في البحر، والثانية هي مهاجمة المدن الساحلية على اعتبار أن هذه تعد نوعاً من أنواع القرصنة.

ويرى البعض أن القرصنة هي اللصوصية والتهب على مياه الأقاليم بعيداً عن سلطان الدولة، غير أن هذا التعريف لا يعبر بدقة عن مصطلح القرصنة فهي لا تعني دائماً اللصوصية لأن هذه الأخيرة تلفظ Piraterie أو Piracy، ويطلق على ممارستها اسم لصوص البحر أو قطاع الطرق البحرية، ويقوم بهذا النوع من النشاط البحري مجموعات من اللصوص لحسابهم الخاص، وهم لا يفرقون بين السفن الصديقة أو العدو المسيحي أو المسلم<sup>١</sup>. ففرضهم الأول هو الحصول على الفنائم بصرف النظر عن هوية الضحية وهذا النوع يكاد ينفرد به القراصنة الأوروبيين.

ومن خلال التعريفات السابقة يتضح لنا أن القرصنة هي تلك الحملات التي شنتها دولة ضد دولة أخرى لأسباب عداوية بين الطرفين، بهدف إضعاف قدراتها القتالية وذلك عن طريق أخذ سفنها بما حوت. غير أن التعريف الذي وضعته دائرة التعارف لاروس يكاد يكون هو الأكثر إحاطة بعملية القرصنة، حيث جاء فيه : «

١- عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص 100.

أن القوات التي تقوم بالقرصنة ليست قوات نظامية وإنما قوات خاصة مهمتها ملاحقة سفن العدو التجارية، وضربها دون الاعتماد على القوات البحرية النظامية التي لا تستخدم إلا في الحرب، إذا فأنقرصنة هي نوع من الحرب المحدودة الغير معلنة، أو هي شكل بديل لحرب الأساطيل لا مناص منها في ظل الظروف التي كانت سائدة في تلك الفترة.

أما بالنسبة للمسلمين فقد اختلفت تعريفاتهم لهذا المصطلح، حيث أطلقوا عليه اسم الجهاد البحري، وكلمة الجهاد مأخوذة من كلمة الجهد وهو بذل الطاقة والمشقة في مقاتلة العدو ولا سيما إذا كان جهاداً حقيقياً من أجل وجه الله، وإعلاء كلمته ورفع راية الحق، ومعاربة الباطل، وإذا خرجت عن هذا المفهوم لا تسمى جهاداً<sup>1</sup> لكن الدول الأوروبية اعتبرت ذلك العمل قرصنة، إذ سلطت أدبياتهم أضواء كثيرة على عمليات القرصنة التي كان يقوم بها الجزائريون، كونها كانت موجهة ضد السفن الأوروبية فسيبوا الكثير من المتاعب لأوروبا المتوسطية وقد وصفهم "هايدو" بقوله : «...كان القراصنة يبحرون أثناء الشتاء والربيع ويطوفون في البحر من الشروق إلى الغروب ساخرين من سفننا التي كان بحارتها في ذلك الوقت يتسلون باللهو والقصف في الموانئ، وكان القراصنة

1 - الموسوعة العربية العالمية، مج 18، ط2، الرياض : مؤسسة أعمال الموسوعة، 1999، ص 155.

2 - عبد العظيم بن بدوي، الوحي في فقه السنة والكتاب العزيز، تق. صفوان نور الدين وآخرون، مصر : دار بن رجب، 2003، ص. (481-485)

بمرفون أن السفن المسيحية الثقيلة هذه التي لا تستطيع أن تعلم بمطاردة سفنهم الخفيفة، وأن تمنعهم من النهب والسرقه... ومن خلال هذا الوصف يُرجع "هايدو" تموق السفن الجزائرية على السفن المسيحية إلى عدم مبالاة السفن الأوروبية، مما يعد تظليلاً من مكانة البحارة الجزائريين، ولقد بعض المؤرخين الأوروبيين أمثال "جورج مارسسي" George Marcas واندري سايوس A. Snyous... أن يشيروا إلى أن المسلمين هم قراصنة ولصوص بحر، وهم الذين علموا الفرصة للأوروبيين وقد سبقوهم إليها، لكن الحقيقة والواقع عكس ذلك وهو ما ذهب إليه دوماس لاتري Demas Latre من أن البادئ بها هم الأوروبيين وأن مسؤولية الجانب المسيحي عن النهب والسلب الذي تعرضت له الحياة البحرية أكبر بكثير من مسؤولية المسلمين، وهذا ما أكدته أيضاً "أدوار كانط" عندما قال : "كان الهولنديون والانكليز وأناس من جميع الدول، أكثر شرهة ووحشية في قرصنتهم من الجزائريين، بحيث أصبح البحر الأبيض المتوسط بؤرة لقطاع البحر".<sup>2</sup>

كما أورد هذه المعاملة السيئة والوحشية المؤرخ "شارل أندري جوليان" من خلال تطرقه إلى الحديث عن معاملة الأسرى الأوروبيين والمسلمين الذين كانوا على متن سفن التجديف، بحيث يقول : "إذا كانت حياة الأسرى الأوروبيين المستعملين في تجديف السفن تثير

---

1 - محمد خير فارس، تاريخ الجزائر الحديث، ط2، بيروت : مكتبة دار الشرق، 1979، ص 91

2 - عبد الناصر جبار، المرجع السابق، ص 107.



أكبر شفقة، فقد كان أسعد حظاً بكثير من الأسرى البربر الذين كانوا مستعملين في تجديد سفن ملك فرنسا، والذين كانوا يوسمون بالحديد المحمي ويمنعون من ممارسة شعائر دينهم.<sup>1</sup>

## 2/ ظروف نشأة البحرية الجزائرية

لقد وجدت فكرة الجهاد البحري تربة خصبة لتنمو وتترعرع في الحوض الغربي للبحر المتوسط فتبنتها الدول المغاربية وباركها المشايخ وساعدتها الظروف المحيطة بها سواء كانت دولية أو إقليمية.

### 2-1 الظروف الدولية : لقد اجتمعت عدة ظروف نذكر منها :

❖- لقد حسم العثمانيون الصراع بين المسيحيين والمسلمين في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بعد سقوط القسطنطينية سنة 1453م على يد محمد الفاتح<sup>2</sup> وعجزوا عن استردادها فولوا وجههم نحو الغرب في الأندلس.

❖- سقوط غرناطة سنة 1492م آخر معاقل المسلمين في الأندلس مما أدى إلى طرد المسلمين منها وملاحقتهم إلى السواحل المغاربية من طرف الإسبانيين بناء على وصية الملكة "إيزابيلا" سنة 1504م التي

---

1 - مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهبتها العالمية قبل 1830، ج 1، الجزائر : دار الأمة، 2007، ص. (74-75)

2- السلطان محمد الثاني، تولى الحكم بعد وفاة والده في 16 محرم 855هـ / 18 أبريل 1451م، وكان عمره 22 سنة، وكان قويا، عادلا، طور الجيش والجهاز المالي للدولة وطور أسلحة الجيش، ومن أهم أعماله فتح القسطنطينية، ينظر، عبد اللطيف بوجلعة، الدولة العثمانية، (د، ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005م)، ص 15.

ألحت على وجوب مواصلة اضطهاد المسلمين وغزو السواحل  
الإفريقية لفتحها بحسب نظرهم لذا صمم "فرديناند" على تنفيذ  
هذه الوصية<sup>1</sup>.

♦-التنافس بين الدول الأوروبية وما انجر عنه من صراعات وتوترات  
تجلت في :

✓الصراع الاسباني والبرتغالي ضد مسلمي الأندلس المطرودين  
والمطاردين من جهة أخرى وكذلك ضد بلدان المغرب  
الإسلامي التي تزويهم من جهة أخرى.

✓الصراع الفرنسي والاسباني المسيحي الكاثوليكي الذي  
تجلى في عهد "فرانسوا الأول" و"شارلكان" سنة 1556م من  
جهة ومن جهة أخرى الصراع مع الإمبراطورية الرومانية  
المقدسة<sup>2</sup>.

✓تنافس اسبانيا وجرمانيا وكذلك هولندا وفرنسا وانجلترا  
فيما بعد على اكتساب المستعمرات والسيطرة على التجارة  
العالمية أثناء القرنين 17م و18م<sup>3</sup>.

---

1- مبارك بن محمد الهلالي الميلي، تاريخ الجزائر في القديم والحديث، ج3،  
مكتبة النهضة الجزائرية : الجزائر ( 1964 ) م، ص 22.

2- بوعزيز (يحي)، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، الجزائر :  
دم.ج، 1999م، ص 236.

3- حنفي هلايلي، " التنظيم العسكري للبحرية الجزائرية في العهد العثماني"،  
مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، ع24، دار الهدى : عين مليلة  
2007م، ص255.

♦ احتلال النوازن لصالح العالم المسيحي الذي جاء بعد مرحلة النمو الإسلامي طيلة القرن 11م وعقب التوازن الذي ساد القرون الثلاثة المتتالية أي القرن 12م و13م و14م، ثم النهضة الاقتصادية والعلمية المتسارعة التي عرفت أوروبا في الوقت الذي بدا فيه العالم الإسلامي يعرف ركودا اقتصاديا وخمولا فكريا لم ينقذه من هذا الوضع المتدهور إلا ظهور العثمانيين على مسرح الأحداث الدولية وخصوصا في الحوض الغربي للبحر المتوسط بصفة خاصة والعالم الإسلامي بصفة عامة<sup>1</sup>.

## 2- 2 الظروف الإقليمية

♦ الموقع الجغرافي الممتاز للجزائر وطبيعة سواحلها المفتوحة على أوروبا والمتحكم في الحوض الغربي للبحر المتوسط على امتداد 1200 كم، مما جعلها طيلة الفترة العثمانية محط أنظار وصراع بين دول ضفتيه الشمالية والجنوبية ومن أجل ذلك نقلت هاته الحرب إلى أرض العدو فكانت فكرة الجهاد ضرورة ملحة لا يمكن تأجيلها وتحقق ذلك إذ أن الأسطول الجزائري أصبح يجوب الحوض الغربي للمتوسط ويهاجم الأسبانيين والبرتغاليين في عقر دارهم<sup>2</sup>.

1- ناصر الدين سعيدوني، الجزائر منطلقات وأفلاق، بيروت : دار الغرب الإسلامي، 2000م، ص. 191.

2- جمال فتان، قضايا ودراسيات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، (د. ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر، (1994م)، ص. 34.

٥- الإيمان بحق الدفاع عن دار الإسلام بعد سقوط الأندلس وحلول الأسبان بالسواحل المغاربية مما جعل البحارة الأندلسيون يبحثون عن الاستقرار، والدفاع عن أنفسهم، فلجأوا إلى الجهاد بدافع ديني، أكثر منه اقتصادي خلال الفترة الأولى (1516-1546)م. فقد اشتهر هؤلاء الأندلسيون في أعمال القرصنة ومبادلة الأسرى والمشاركة الفعالة في تمويل مشاريع الجهاد البحري وعمل الموريسكيون<sup>١</sup> على تنشيط هذه الحركة الجهادية والهجوم المتواصل على السواحل الأسبانية<sup>٢</sup>.

٣- تكونت الفواة الأولى للجهاد البحري من طرف الأندلسيين والتي ظلت غير منظمة ضد الأسبان والبرتغاليين حتى ظهور الأخوين بربروس<sup>٣</sup> اللذان عملا على تنظيم الصفوف وتوجيهها نحو الهدف المشترك المتمثل في مهاجمة الصليبيين فاعتمدوا في البداية على أسلوب الكر والفر في البحر بسبب عدم قدرتهم على الدخول في حرب نظامية مباشرة ضد القوى المسيحية (الأسبان، البرتغال، فرسان القديس يوحنا)<sup>٤</sup>.

---

١ الموريسكيون : هم فئة جاءت إلى المغرب الأوسط في القرن ١6م وكان لهم تأثير كبير في الجانب الثقافي، ينظر، رموم محفوظ، المرجع السابق، ص. 5١.

٢- علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية عوامل النهضة وأسباب السقوط، ط2، دار المعرفة : لبنان، ( 2005م)، ص. 230.

٣- الأخوين بربروسه : نقصد بهما عروج وأخوه خير الدين، وأصلهما من جزيرة مدالي وهي جزيرة يونانية، وأبوهما يعقوب، ولهما أخوين اسحاق والياس ذاع صيت عروج وأخيه في الحوض الغربي للمتوسط لإنقاذهم للأندلسيين، ينظر، مؤلف مجهول، غزوات عروج وخير الدين، تصحيح وتعم : نور الدين عبد القادر، (د. ط)، المطبعة الثعالبية والمكتبة الأدبية : الجزائر، (1934م)، ص. 6.

٤- ناصر الدين سعيدوني، المرجع السابق، ص. 191.

ومما سبق انطلق إليه في هذا الفصل نستنتج أن مصطلح القرصنة لم يظهر بهذا المفهوم إلا في القرن 18م، بحيث عرف في القرن 19م على أنه عبارة عن عمليات تمثلت في هجومات واعتداءات على سفن الأخرى، فاحتلف فيه الأوروبيون ومسلموا شمال إفريقيا بحيث عتبه الفريق الأول على أنه استيطان للبحر يعتمد فيه على المصادفة، جاء ليكمل الثروات الموجودة أما الفريق الثاني فقد اعتبره نوع من الجهاد البحري، وهو حق مشروع ضد هجومات الفريق الأول المتكررة. ومهما كان من تلك الآراء التي ذهب إليها الطرفان، فإن ما قدم به مسلمو شمال إفريقيا بوصول الأتراك العثمانيين إلى مسرح الأحداث في تلك الحقبة الزمنية جاء كرد فعل على التحرشات الأسبانية والبرتغالية على السواحل المغربية ومن هنا كسب شرعيته والتي تمثلت في الدفاع عن العرض والمال والأرض، لكنها بمرور الوقت، واستقرار الأتراك العثمانيين بالمنطقة تحولت إلى عملية قرصنة بحتة. أنشأ لها أسطول يقوم بها بشكل منظم، وهذا ما سنتطرق إليه فيما سيأتي.

### 3/ سفن القرصنة الجزائرية خلال العهد العثماني

نتحدث في هذا المبحث عن الأسطول الجزائري الذي لطالما بث الرعب في قلوب أعدائه من خلال حضوره القوي في البحر، معتمدا في ذلك على تنظيمات دقيقة جعلت أعدائه يشيدون به بدءا من صناعة قطع سفن الأسطول إلى تجهيزه، وصولا إلى خروجه لتقيام بعملياته ثم العودة إلى الوطن محملا بالفنائم.

### 3- ١ أنواع سفن البحرية

قبل أن نبدأ الحديث عن أنواع السفن التي تكون منها الأسطول الجزائري في العهد العثماني، نشير أولا إلى مصدرها الذي أثار الكثير من الاختلاف فقد ظهرت عدة اتجاهات حولها منها :

الاتجاه الأول : يرى أن صناعة سفن الأسطول الجزائري كانت من طرف سكان الجزائر الذين ساعدتهم في ذلك مسيحيون أحرار وموالي.

أما الاتجاه الثاني : فيرجع فيه فضل ازدهار صناعة السفن إلى الأندلسيين<sup>١</sup> العارفين بالملاحة وفنونها وقد استقروا في شمال إفريقيا خلال موجة حروب الاسترداد وما بعدها.

أما الاتجاه الثالث : فنظرتة قريبة من الاتجاه الأول، حيث يرى أن فضل ازدهار صناعة السفن بالبلاد الجزائرية يعود إلى الأوروبيين من الأسرى والأعلاج.

لكننا إذا تأملنا هذه الآراء فإننا نلاحظ أن الرأي الأول يبرز دور المسلمين في صناعة قطع الأسطول، ويضع الفئات الأخرى في مرتبة ثانوية. أما الرأي الثاني فيبرز دور الأندلسيين باعتبارهم طائفة مثقفة ومتحضرة لما عرف عنهم في الأندلس من تقدم حضاري مهملا

---

١ الأندلسيون : ينتسبون إلى الوندال، وهم أحد الشعوب الجرمانية المتبربرة التي استولت على إسبانيا عام 409م وسكنوا جهات غرناطة وجيان، فسميت باسمهم الأندلس ينظر، يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى، ج ١، (د- ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر، (2007م)، ص 24.

في ذلك دور المسلمين المغاربة والأوروبيين. أما الرأي الأخير فيرجع  
بشكل الفصل في صناعة سفن الأسطول الجزائري إلى الأوروبيين وذلك  
بواسطة الأسرى الذين أسروا أثناء عمليات القرصنة، ولم يهمل دور  
الأتراك البارز من خلال دور الأعلاج.

والحقيقة مهما اختلفت الآراء، فإن صناعة سفن الأسطول قد  
ساهمت الجميع فيها، لأن العثمانيين أمة عسكرية وضعت النواة  
الأولى لسفن الأسطول، كما لعب الأندلسيون دورا كبيرا فيه  
خاصة في صناعة المدافع فجسد أسرى الأوروبيين هذه التقنيات في  
الميدان بالإضافة إلى فئات أخرى، فكان لكل نصيبه في بناء وتقوية  
الأسطول الجزائري.

**أولا :** كانت تلك السفن تصنع من الأخشاب التي جلبت من  
بجاية، أو من خلال السفن المسيحية التي يستحوذون عليها من خلال  
العمليات البحرية بعد تفكيكها حتى ولو كانت جديدة لاعتقادهم  
أن استخدامها في الغزو كما هي سيلحق بهم مصيبة، وحتى الملوك  
كانوا يمنعونهم من استعمالها وهي جاهزة<sup>1</sup>.

---

1 عبد المجيد قدور، هجرة الأندلسيين إلى المغرب الأوسط ونتائجها الحضارية  
خلال القرنين (16 و17) م / 10-11 هـ رسالة ماجستير، تاريخ إسلامي، محمد  
أمين محمود يدوي، جامعة الأمير عبد القادر : قسنطينة، ص. ( 325 - 326 ).

2 جمال فتان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث ( 1500 - 1830 )، ( د ،  
ط )، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، ( 1987 ) م، ص 109.

وكان الفضة الحرائريون يسهرون على استعمال هذه  
الإمكانيات، خاصة منها مادة الخشب لصبغ الزوارق السريعة التي  
تستعمل في الهجوم بما يستلزم مراعاة الدقة في الصنع.

**وثانيا :** كانت تجلب الأخشاب عن طريق الاتفاق مع  
المقرانيين منذ سنة 1702م، وهذا الاتفاق نص على أن يقوم المقرانيون  
بتوفير الأخشاب مقابل الحصول على أراضي زراعية، وعلى أثر ذلك  
أنشأت مصلحة خاصة لهذه الأخشاب عرفت بالكراسية، وكان  
مقرها في البداية بجاية ثم جيجل والقل، وكانت أجود أنواع الخشب  
تلك الموجودة في بني فوغال غرب جيجل وتسمى الزان، أما بالنسبة  
للحبال والأحزمة والأشرعة، فحصلوا عليها عن طريق الاتفاق مع  
الأقاليم الهولندية. كما أن اليهود كانوا يجلبونها من القورنة  
وطنجة، وأثناء صناعة هذه المراكب كان صانعوها يراعون

---

1. Moulay belhamissi, Marine et marins d'Alger. ( 1514 - 1830) Tom II. ( Face à -  
l'Europe), Bibliothèque Nationale d'Alger - Alger , ( 1996), p63.

2. المقرانيون : يتنسبون إلى فاطمة الزهراء بنت الرسول صلى الله عليه وسلم،  
ويذكرون أن أجدادهم من قبائل عياض هاجروا إلى إقليم المغرب العربي في  
القرن 11م، واستوطنوا بجبال قلعة بني حماد، ونزحوا إلى عدة قبائل، ينظر،  
بسام العسلي، محمد المقراني وثورة 1871 الجزائرية، ط1، دار النفائس :  
الجزائر، ( 1990)م، ص 120.

3. تمنى الألواح وغيرها من القطع الخشبية باللغة التركية.

4. صالح عباد، الجزائر خلال العهد التركي ( 1514 - 1830 )، ط2، دار هومة  
للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، ( 2007)م، ص 322.

5. طنجة : تحيط بها مدن وقرى للبربر كثيرة، ومدينتها الكبرى فاس، ينظر،  
لابن إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي الاصطخري، المسالك والممالك، نج،  
محمد جابر عبد العالي الحني، مر، محمد شفيق غربال، وزارة الثقافة  
والإرشاد : سوريا، 1961م، ص 34.



بالدرجة الأولى ويهتمون بسرعتها وخفتها وهذا لضمان تادية مهمتها، ويمكننا إبراز أنواع هذه السفن عبر فترات التواجد العثماني في الجزائر.

**أولاً :** إن الأسطول الجزائري من الفترة الأولى (1529)م كان يتكون من ثمانية عشر غليوناً، بالإضافة إلى عدد من السفن الأصغر حجماً.

وبصفة عامة في القرن 16م أشار صاحب كتاب الفزوات إلى وجود نوع الفرقاطات FREGATE وهي عبارة عن سفينة ضخمة وكبيرة ذات ثلاث صواري، وتسير بالمجاديف وتستعمل للمسافات الطويلة، وللحروب الشديدة تحمل عدداً كبيراً من المدافع والعتاد الحربي، والعشاريات والغلياطات GALOITTE وهي سفينة مجدافية تستعمل للمسافات القصيرة على السواحل، بالإضافة إلى الجنان.

**ثانياً :** في القرن 17م أضيف إلى هذه السفن البركانتي BOGANTIN وهو يشبه القلعة المدفوعة بالمجاديف الذي تواصل استعماله في البحرية حتى نهاية القرن 18م، والبرتون الذي عرفته الجزائر بفضل المهاجرين الأندلسيين الذين طردوا في عهد الملك الأسباني فيليب الثالث 1609م.

---

1 - Moulay belhamissi, OPCIT, p63.

2 - جون بـوولف، الجزائر وأوروبا، ترأبـو القاسم سعد الله، الجزائر : مولك، 1993، ص 180.

3 - حنفي هلايلي، المرجع السابق، ص 265.

بالإضافة إلى السفن الحربية والمدفعية بالتمويل  
من الخزينة والتي تم طردها في سنة 1840م<sup>1</sup>

ثالثا : في مستهل القرن 19م ومعظم القرن 19م فإن الأرشيقات  
المصنعة المرموقة كانت إما أنواعا من السفن المستخدمة في  
الأسطول الجزائري من سنة 1840م إلى سنة 1840م

هذه السفن في الشبكات والسفاح GABARRI والشبكات  
GALLER وبعض الشبكات DEGLER والأخرى والفرقاطات  
والغليوطات والشالونات CHLOUP والبولات POULACRI

كما أن الشريف أحمد الزهار أورد أنواعا أخرى من سفن  
الأسطول الجزائري في مدة ترائه وهي متمثلة في : البرصفتي ويحمل  
24مدفعا، والكرايك والدعطاط، بالإضافة إلى الزوارق الصغار من  
غير مدافع تدعى بالمستعاف والبلاندرة التي تحمل 24مدفعا  
والكراييط والشطية وكذلك البلاكرة والسكونة والزنبطوط  
وهي سفن حربية خفيفة وسريعة يستعملها لصومس البحر اليونانيون،  
وقد غنمها منهم الجزائريون بالإضافة إلى الفيحوا وهي عبارة عن  
سفن صغيرة الحجم من جنس بلاكرورز<sup>2</sup>

1- المرجع نفسه، ص 266.

2- درياس لخضر، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني، ط1، دار الحضارة  
للطباعة والنشر والتوزيع : الجزائر، (2017م)، ص (221-229).

3- أحمد الشريف الزهار، مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار (تقديم  
أشرف الجزائر)، تح، أحمد توفيق المدني، ط2، الشركة الوطنية للنشر  
والتوزيع الجزائر، (1980م) ص- ص (154-13-25).

رابعاً : ان عدد السفن وادائها القصار الاوروبي لمعاصرة في  
 سنة احصائيات عام ١٨٤٠ مختلفة والجدول الآتي يوضح ذلك :

المنية	عدد السفن	السنة	عدد السفن
1774	١٨ سفينة	1815	30 سفينة
1784	14 سفينة	1822	12 سفينة
1790	60 سفينة	1828	4 سفينة
1799	12 سفينة	1840	15 سفينة

هذا الجدول يوضح لنا ان عدد سفن الأسطول الجزائري في  
 اوائل القرن ١٨م عرفت نوعاً من الانعاش لكن بعد مؤتمر فيينا سنة  
 ١٨١٩م بدأ يتراجع هذا التعداد نتيجة لحملة اكسموث الشهيرة  
 سنة ١٨١٥م والتي دمرت السيه التحتية للأسطول ثم أعيد تكوينه بعد  
 ذلك بصفة جزئية بلغت أقصى حد لها سنة ١٨٢٥م قبيل الحصار الذي  
 فرضته فرنسا على الجزائر والذي دام ثلاث سنوات، وهناك  
 إحصائيات أخرى لقطع الأسطول الجزائري حينذاك من سفن  
 ومدافع وعدد من الرجال في ظل سفينة عبر سنوات مختلفة يمكننا  
 إبرازها من خلال الجداول الآتية :

جدول يعود لسنة 1681م. حسب ما أورده المبعوث الفرنسي

هايت من تقارير حول القوات البحرية لمدينة الجزائر :

اسم السفينة	اسم القائد	عدد قطع المدافع	عدد الجنود
"نوردة"	غالي رايس اميرال	36	400
الحصان الأبيض	مصطفى رايس	34	380
الجانوى	غالي رايس	32	380
فرقاطة	/	22	250
اليسطانجى	/	30	320
السبكانيى	رجب رايس	24	300
الأسد الأحمر	/	26	300
الجوهرة	/	34	340
القنوس	/	34	340
البولونى	يوسف رايس	30	320
سفينة جديدة	/	32	400
النجوم السبعة	/	30	320
الوردة الصغيرة	/	28	300
مدينة الجزائر	/	30	300
الحصان الذهبى	مصطفى رايس	34	380
الاسد الذهبى	غالي رايس	34	400

أما الجدول التالي فهو لسنة 1753م :

اسم السفينة	عدد المدافع	عدد المتجنين	الجهة التابعة لها	اسم الرئيس
الغزالة	52		البابليك	موسى رايس
الأسد الأبيض	40		خواص	علي رايس
غراب	22		خزندار	حاج علي رايس
الشباك الأول	24	16	البابليك	الحاج مبارك
الشباك الخامس	16		باي تيطري	طبال اسماعيل
الشباك العاشر	12		ابراهيم خوجة	سليمان رايس
غليوطة واحدة من 12 صفوف من المقاعد	2	6	البابليك	
غليوطة واحدة من 8 صفوف من المقاعد		4	البابليك	
غليوطة واحدة من 11 صفًا من المقاعد		4	البابليك	

وهذا جدول يعود إلى سنة 1805م .

نوع السفينة	عددها	عدد مدافعها
الفرقاطة	3	40 المدفع
كروقات	1	30 مدفع
شباك <sup>1</sup>	6	18 مدفع
غليوطة	3	6 مدفع
غالية	1	11 المدافع
غليوطة	2	11 المدافع
شالوب (زورق)	144	1 المدفع

هذا الجدول يوضح لنا تنوع السفن في الأسطول الجزائري بالرغم من أن عددها كان قليلا وإنما بالنسبة للمدافع فتوضع في السفن على حسب الأهمية.

كما تجدر الإشارة بنا إلى مورد آخر ساهم في زيادة عدد قطع الأسطول وهي "القنائم" بحيث أصبحت الترسانة الجزائرية سنة 1724م تتكون من السفن الآتية<sup>2</sup> :

1 شبالك : سفينة عربية الأصل ذات ثلاث صواري.

2 حنفي هلايلي، المرجع السابق، ص. ( 271 - 272 ).

الجدول الآتي يوضح مساهمة الفئات في الأسطول والتي قدرت بـ 51% :

عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع	عدد السفن	عدد المدافع	مكان الصنع
1	52	سفن مصنوعة في الجزائر	1	50	سفن
1	44		3	40	مصنوعة
1	38		2	32	في إيطاليا
4	32		1	26	سفن
1	26		1	22	مصنوعة
1	16	في هولندا	1	14	في إسبانيا
1	14		1	12	سفن مصنوعة في إنجلترا
1	12	في إنجلترا	1	10	في البرتغال

وحتى الإتاوات العينية التي تدفعها البلدان الأوروبية مقابل السلم شكلت موردا آخر للأسطول فكانت هولندا تدفع سنويا 10.000 ليرة مع الألواح والأخشاب والبارود والقنابل والمدافع والحبال وكانت الدانمارك والسويد تقدمان الخشب أما إنجلترا فكانت تدفع مواد صغيرة متعلقة بالسفن وتجهيزاتها وفرنسا كانت تدفع الحبال والبارود<sup>1</sup>. أما الدول الأوروبية الأخرى فكانت تقدم المدافع والبارود والذخيرة والحديد الصلب وهذه الإتاوات كانت تتماشى مع فترات السلم والحرب<sup>2</sup>.

1 Venture de paradis, Alger aux VIII<sup>ème</sup> Siècle, tom2, Editions Bourslama : Tunis, (p40-44 ).

2 مكورين شوهالبيه، المرجع السابق، ص. ( 51-52 ).

ومما سبق ذكره نستنتج ان الأسطول الجزائري كان متنوع من حيث الأشكال والنوعية للمعدات التي تعكس مستوى تقني عال، وخبرة لا توجد في الحياة المتوسطة في تلك الحقبة من الزمن، وهذا نابع من النظام الصارم، والتجهيز الدقيق للذات مكنها من تبوء المكانة المرموقة في الحوض الغربي للبحر المتوسط وهذا ما سنتطرق إليه في المبحث الموالي.

### 3- 2 : نظام التجهيز وكيفية العمل

تولدت فكرة تنظيم وتجهيز السفن، للضرورة الملحة اتجاه الاعتداءات الأسبانية على السواحل المغربية لذلك وجب إخضاعها إلى تنظيم دقيق ومحكم، وتجهيزها للقيام بعملها في البحر فكان لابد أن تتسم مثل هذه الاستعدادات بالحيطة والحذر ولاسيما أن العدو أثبت جدارته وقدراته في البحر.

أولا : في مجال التنظيم : كان لابد لقادة السفن الحربية الاعتناء بسفنهم، لأنهم يعتبرونها الآلات الحقيقية للعمل فيقومون بتفقدتها من حيث النظافة والنظام والترتيب فكانت هذه السفن كلها صغيرة السعة تعتمد على السرعة والخفة، وانضباط المجدفين القاسي، فكانوا يربطون في أماكنهم ولا يتحركون أثناء عملية التجديف وهذه المقولة توضح ذلك : «...كانوا لا يسمحون لأي شخص ولو كان الباشا نفسه أن يغير مكانه أو أن يتحرك من المكان الذي يكونون فيه...» وهذا يدل على الصرامة والدقة في هذه العملية وهو



ما يبرز الأهمية البالغة لها، لأن أي خطأ قد يكلف قائد السفينة الكثير أثناء المعارك. وأثناء القتال فإن عملية الهجوم تأتي أولاً ثم يليها الالتحام بالسلح الأبطر وهذا هو النظام المعمول به، وبعد العودة يتم تفحص السفن بعناية فائقة، ونشخذ السيوف ثم يتم تلحيمها من جديد وكانت عملية القرصنة لا تدوم أكثر من ٥0 يوماً، ونادراً ما كانت تصل إلى هذه المدة، كما أنهم كانوا لا يخرجون في فصل الشتاء للعمليات البحرية إلا نادراً فيضطرون إلى استغلال هذه الفترة في إصلاح السفن وتفقدوها. حيث كانت السفن تجرد من جميع تجهيزاتها ومعداتها في الميناء وحتى ثقل الموازنة الذي يتكون من الأحجار والرمال تنزع من ظهر كل سقينة وتوضع في المخزن التابع لها، ولا يسمح لأي سفينة أخرى باستعماله ولا يبقى على ظهرها سوى السارية والخشبة التي تشد إلى السارية لتثبيت الأشرعة أما السفينة فإنها ترسو بالرأس والمؤخرة، كما أن السفن الصغيرة تشد حبالها قريبة من السفن الحربية الكبيرة والمخازن الحديثة البناء، وهذا الميناء كان يحرسه باستمرار سفينتان كبيرتان تسييران بالمجاديف، وعلى متن كل واحدة منها 2 بحارا مهمتهما منع العبيد من الفرار بالسفن ومنع قوارب الصيد من الدخول إلى المرفأ.<sup>١</sup>

١ سكورين شوفالييه، المرجع السابق، ص 52.

٢ جيمس ليندر كاثكارات، مذكرات أسير الباي كاثكارات (قنصل أمريكي في المغرب)، تر، إسماعيل العربي، (د، ط)، الجزائر: د.م.ج، ١٩٨٢م، ص 77.

لقد جمع المؤرخون الأوروبيون والأمريكيون، على أن  
 البحرية الجزائرية فكانت منظمة أحسن تنظيم، زيادة على شجاعتهم  
 منهم. ومن بين المؤرخين الذين أشادوا بذلك المؤرخ الفرنسي  
 روبرت مولندي قال: «لقد أخذت جراه الرياس الجزائريين بمطو  
 ورساء باطراد وهكذا حجزوا على عباب المحيط الأطلسي،  
 وتسمر الأساسية السلعة تسليحا ثقيلًا والمحملة بالذهب والفضة  
 وتصانع الفاحرة، وهي راجعة من أمريكا اللاتينية كلما حاجزا  
 كثر من مرة سكان شواطئ خليج غسكونيا، وسواحل المنسى  
 وبحارة الانجليز، ويستنتج من هذا القول أن المؤرخ الفرنسي اعترف  
 بقدرة البحارة الجزائريين على الزحف لأقصى شمال أوروبا وأشاد  
 بالتفوق البحري للأسطول الجزائري رغم الإمكانيات الكبيرة  
 للأساطيل الأوروبية وهذا نابع من قوة التنظيم المحكم الذي خضعت  
 له هذه السفر مما مكنها من السيطرة على الحوض المتوسطي  
 والمحيط الأطلسي، وكذلك نجد المؤرخ الفرنسي هانري  
 عازوايشيد بذلك فيقول: «إن القرصنة الإسلامية المنظمة في البدء  
 كانت كدفاع مشروع للرد على الفرسان النصارى الذين ظلوا  
 ينصرفون تصرفات الحروب الصليبية وقد تحولت في مملكة  
 الجزائر إلى مؤسسة دائمة وريعها يصب في ميزانية الدولة...» ويرجع  
 المؤرخ الفرنسي هذا التنظيم وعملية القرصنة للظروف التي فرضت  
 على المنطقة.

١ مولود قاسم نايت بلقاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل  
 ١٨٣٠، ج ١، الجزائر: دار الأمة، ٢٠١٧، ص (٦٠ - ٦١)

ثانيا : أما في مجال التجهيز : فقد اتبعوا أسلوبا مشابها  
لأسلوب التنظيم السالف الذكر حيث كان تجهيز السفن الصغيرة  
يشبه السفن الاسبانية في وهران لأن هذه الأخيرة تعتبر مكان تمركز  
انتجار هذه السفن كانت من النوع الذي له اشرعة بالإضافة إلى  
أخرى ذات تسليح. حيث تبدأ عملية التجهيز عندما يصدر الداي أمرا  
لوكيل الحرج بتجهيز الأسطول بحيث يبدأ بفرض حظر على السفن  
التجارية التي في الميناء لكي لا تغادره ثم يحبس العبيد حتى الفسق  
وبعد يمين لكل سفينة خبير في معاينة الأشرعة وإصلاحها ويساعده  
في ذلك ثلاثة من البحارة أو أكثر أحيانا.

وبعد ذلك تفتح الأشرعة من طرف العبيد بعد أن كانوا قد  
وضعوا حاجيات السفينة من مؤن وذخيرة ثم يرفعون علم الداي  
وأعلام كبار شيوخ الطرق بالإضافة إلى أعلام الدول التي هي في  
حرب مع الجزائر وكذلك الدولة التي خرج الأسطول للبحث عن  
سفنها. وقبل ذلك فإنه كان يقام للبحارة احتفال ديني لرفع  
المعنويات ترافقه مأدبة مكونة من الكسكس ولحم الخروف مع  
دق الطبول وعزف المزامير.

---

1 احسن بن محمد الوزان الفاسي ( ليون الأفريقي )، وصف إفريقيا، ج1، تون  
محمد حجي ومحمد الأخضر، ط2، بيروت : دار الغرب الإسلامي : ( 1983م،  
ص 30.

2 وكيل الحرج : هو مسؤول عن النشاط البحري وتقسيم غنائم البحر، ويمتد  
نشاطه في بعض الأحيان ليشمل الشؤون الخارجية، مما يعطيه صلاحيات وزير  
البحرية والخارجية، ينظر، نصر الدين سعيدوني، موظفو الدولة الجزائرية في  
القرن 19، ( د، ط)، وزارة الثقافة والسياحة، ( 1984م، ص. ( 27-28).

3 جيمس ليندر كالكارات، المصدر السابق، ص. ( 78-79).

وبعد كل هذه الاستعدادات النفسية والمادية يأتي صفاء  
 رئيس السفينة فيقوم بتسجيل أسماء المتطوعين الذين سيبحرون معه  
 وتطلق المدافع عدة طلقات إيدانا على أن الأسطول مستعد للرحيل  
 ويطلب من كل بحار أن يلتحق بالسفينة مزود بسلاحه الذي هو  
 نفقته الخاصة المتمثل في البندقية والمسدس<sup>1</sup> ثم يأتي الم رابط لقراءة  
 الفاتحة والدعاء للسفينة بتحقيق النجاح في عملياتها ضد العدو وبعد  
 هذا الدعاء يقوم العبيد بحل سلاسل الرسو ويسير قبطان الميناء<sup>2</sup>  
 ومساعديه في مقدمة السفينة لإرشادها حتى تخرج من الميناء وتدخل  
 عرض البحر وكانت عند مرورها بقبة أحد الأولياء الصالحين تطلق  
 عدة طلقات بالمدافع للتحية ثم تواصل سيرها. وكان هؤلاء الرياس  
 يجهلون فن الملاحة فهم يعرفون فقط أن الساحل الإسباني يقع في  
 الشمال والساحل الإفريقي يقع في الجنوب وكانت قمم الجبال هي  
 بوصلتهم التي تقودهم في السير وتساعدهم على بلوغ الهدف<sup>3</sup>.

وبعد خروج السفينة وابتعادها عن الميناء يقوم العبيد بجمع  
 السلاسل والحبال التابعة لها ووضعها في مخزنها انتظارا لعودتها. لقد

1 أعمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ من قبل التاريخ إلى 1962، ج 1، دار المعرفة  
 : الجزائر، (2006)م، ص. (56 - 57).

2 القبطان أو القبودان كما أطلقها عليه العثمانيين، وهي لفظ فارسي الأصل  
 معناها أمير البحر. وتطلق على قائد الأسطول يأتي في الرتبة الثانية بعد المصدر  
 الأعظم وأعلى مرتبة من الوزراء، ينظر، عبد اللطيف بوجلحة، البولية  
 العثمانية، (د ن ط)، دار المعرفة : الجزائر، (2005)م، ص 121.

3 حمدان بن عثمان خوجة، الجزيرة، تقوقع وتقع، محمد العربي الزبيري، ط 2،  
 الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، (1982)م، ص 117.

4 جيمس لندر مكائنكرات، المصدر السابق، ص 79.

مجاهدين عماديين البصيرة والجهيز معقدتين للغاية لكن البحارة  
سرعان ما اعادوا على هذا النظام وحافظوا عليه لسنوات طويلة  
واسيطعوا من خلاله السيطرة على البحر المتوسط.

#### 4/ مهادين القرصنة للأسطول الجزائري

سنحدث في هذا المبحث عن مهادين عمل الأسطول  
الجزائري، ولكن قبل أن نخوض في غمار هذه المهادين يجدر بنا  
النظر إلى الرجال الذين قادوا هذا العمل الجبار فقد وصفهم  
"المعجروتي" (ابن الحسن سيدي علي بن المعظم أبي عبد الله سيدي  
محمد الجزولي) في كتابه "النفحة المسكية في السفارة التركية"  
بأنهم تميزوا بالشجاعة وقوة الجأش والبصيرة في البحر يقهرون  
النصارى في بلادهم فهم أفضل من رياس القسطنطينية بكثير  
وأعظم هيئة وأكثر رعبا في قلوب العدو<sup>1</sup>.

من خلال هذه الشهادة يتضح لنا قوة شخصية هذه الطائفة  
التي حكمت الجزائر بقبضة من حديد وهذا راجع لمعرفتهم بكيفية  
التأقلم مع هذه الظروف وتسييرها لصالحهم حتى أنهم ضاهوا رياس  
القسطنطينية.

وبدأت نواة هذا الأسطول على يد الأخوين عروج وخير الدين،  
لتتطور وتتفاعل مع الظروف، وتصبح القوة الضاربة للدولة الجزائرية  
بصفة خاصة ولشمال إفريقيا بصفة عامة. حيث ورد في صفحات

1 مولاي بلحميسي، الجزائر من خلال الرحلات المفارسية في العهد العثماني،  
ط2، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1981م)، ص 57.

التاريخ ذكر لأسماء كثيرة لمعت في هذا المجال لاتسعا هذه الصفحات القليلة لسردها فتكتفي بأشهرهم.

خير الدين : قال فيه الأمير شكيب أرسلان أنه إذا كان "أندري دوريا" أمير الأساطيل المسيحية فإن خير الدين يعد أمير الأساطيل الإسلامية حيث ذاع صيته في البحر المتوسط اثر إنقاذه لمسلمي الأندلس فدخل في خدمة السلطان العثماني سليم الأول (1512-1520)م للحصول على الدعم وأطلق عليه اسم "بكلربك" واستدعى لقيادة الأسطول العثماني في القسطنطينية في أكتوبر 1532م وحقق عدة انتصارات هناك وكانت وفاته سنة 1541م.<sup>2</sup>

حسن آغا الطوشي : خلف خير الدين في منصب البيلربك، وعمل على قهر القراصنة الأوروبيين وتوطيد الأمن ووضع أسس الدولة كما حاول جمع أطراف البلاد حول السلطة المركزية حيث أخضع في عهده مدينة مستغانم واستولى على عاصمة الزاب وملحقاتها في الجنوب الشرقي فصار مثالا للبطولة والتضحية في سبيل الدفاع عن بلاد الإسلام في شمال إفريقيا وتوفي سنة 1544م.<sup>1</sup>

---

1 شكيب أرسلان، تاريخ الدولة العثمانية، تج. حسن السماحي سويدان، ط1، دار ابن كثير: دمشق، (2001)م، ص 156.

2 وديع أبو زيدون، تاريخ الإمبراطورية العثمانية من التأسيس إلى السقوط، ط1، دار الأهلية: الأردن، (2003)م، ص 118.

3 عيسى الحسن، تاريخ العرب من بداية الحروب الصليبية إلى نهاية الدولة العثمانية، ط1، دار الأهلية: الأردن، (2008)م، ص 522.

**صالح رايس :** منان أحد أولئك الأهواز الذين مناحوا عروج وخير الدين في عملياتهم. امتاز بقيادته الحثيثة في البحر وسياسته الخارجية والداخلية فالأولى تمثلت في : إبعاد الأسبان نهائيا عن الأراضي الجزائرية ووضع حد فاصل لمشاغبات الدولة المغربية السعدية وإعلان الجهاد. أما الثانية فتتمثلت في : إدخال بقية أجزاء الصحراء الجزائرية تحت حكم السلطة المركزية بالجزائر العاصمة. توفي بمرض الطاعون سنة 1556م.

**مراد رايس :** عرف باسم MORATO ARRAÏS خدم تحت سلطة أكبر الرياس "كقارة علي" و "علي" ثم أسر من طرف القائد العسكري الصقلي "دوق بترانوف" وتمكن من الفرار ودخل إلى التاريخ بأسره لسفينة بابوية في المحيط الأطلسي (جزر الكناري) جعلته عظيما في أعين الجزائريين فلقب بالكبير لأنه أول من دخل إلى المحيط الأطلسي في القرن 16م.

**الرايس حميدو بن علي :** (1765-1815)م لقد وصفه لنا "إسماعيل سرهنك باشا" في كتابه "حقائق الإخبار عن دول البحار" بقوله : «لقد كان على جانب كبير من الجرأة والإقدام حتى أنه كثير ما كانت العائلات الأسبانية تخوف أولادها بذكره» يرجع أصله إلى أسرة جزائرية منحدر من أصل أندلسي بدأ عمله في هذا

---

1 أحمد توفيق المدني، جرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا (1492-1792)، طان دار البصائر : الجزائر، (2007)م، ص 317.

2 أبو القاسم سعد الله، "رياس البحر"، مجلة الدراسات التاريخية، ع36، جامعة الجزائر : الجزائر، (1987)م، ص 60.

المجال في الساحل الوهراني<sup>1</sup> فقال إعجاب الداي حسن بن حسين (1792-1798)م فأسند إليه رئاسة مركب ضخيم يعرف بالشبك ومن هنا زادت شهرته وقوته حتى قال فيه "وليم شيلر - w-shaler القنصل الأمريكي بالجزائر (1818-1824)م" عن الرئيس حميدو<sup>2</sup> : «كان من الوطنيين الجزائريين القلائل الذين تقلدوا هذا المنصب لذكائه الخارق وشجاعته الفائقة» وتوفي سنة 1815م. وأمثال هؤلاء كثيرون كـ "درغوث باشا" و"علاج علي" و"سنان باشا" منقذ تونس وغيرهم، لقد كان هؤلاء الرئيس في البداية من الأتراك الذين جاءوا مع "عروج" و"خير الدين" ولكن الدائرة اتسعت لتشمل الأعلاج وبعض الأوروبيين الذين كانوا في الغالب من المتمردين على دولهم أو من المرتزقة.

أما ميادين عمل سفن القرصنة فلقد عملت في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي فكانت مساراتها في هاتين الواجهتين على النحو الآتي :

#### أولا : البحر الأبيض المتوسط

سلكت سفن القرصنة الجزائرية في الحوض الغربي للمتوسط عند خروجها من الجزائر الاتجاه الشرقي المحاذي لشواطئ البلاد البربرية حتى أعالي جزر الأرخيبيل ومملكة كاندي وعندها

1 عبد الرحمان محمد الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج3، دار الثقافة : لبنان، (1980)م، ص 582.

2 البيروني، الرئيس حميدو، تر، محمد العربي الزبيدي، (د، ط)، المؤسسة الجزائرية للطباعة : الجزائر (1972)م، ص 27.



ينزلون في بحار صقلية وخليج المندقية ثم يعودون إلى بحر إيجه وبنوا  
وصولاً إلى جنوة والقورنة وبروفانس وحرر كورسيكا وسردينيا  
ومايوركا ومينوركا ومنها العودة إلى الجزائر، وتقوم هذه الأعمال في  
العادة سفينتان لكن في البداية كانت تقوم به أربعة سفن واستمرت  
تدوم هذه العملية اليوم وفي هذا الخصوص قد علم الجزائريون بأنهم  
كثيرة يمكننا إحصائها عبر هذه السنوات الأربعة

في عام 1619م تم حجز سفينة إسبانية عليها عشرة رهائن ثم  
تواصلت القنائم في سنوات متتالية من عصر السعد السلطاني ثم اندلعت  
مراكب بحرية أوروبية حيث ذكر القنصل الفرنسي أنه هاجم سفينة  
1613-1621م استولى الجزائريون على 116 وحده 4 سفينة وفي سنة  
1635م تمكن أحد رياس البحر الجزائريين من أسر السفن الدانولي  
الكبير وعليه حمولة من القمح وعشرة آلاف زوج من حواري الحرب  
وعشرون كيساً من خيوط الذهب و76 مدماً و100 أرطال من بل هذه  
القنائم أخذت إلى الجزائر.

وفيما بين سنة 1650م إلى سنة 1651م تمكنوا من الاستيلاء  
على مراكب كانت محملة بالأموال والأمتعة ولم تمنعهم المدافع  
الأوروبية حيال ذلك من صدهم أو منعهم، ومن سنة 1717م إلى سنة  
1799م قام الجزائريون بتجهيز 1008 مركباً بحرياً للحرب ضد  
القراصنة الأوروبيين كرد فعل على الحملات التي شنت على  
السواحل المغربية، فغنموا من هذه الحروب أربعة مراكب فرنسية

والأمر أن يكتب سردينية و 118 مابولية و 119 يونانية محملة بالنقمح و في سنة 1191 استطاع الرابير حميدو أن يجمع من المراكب اليونانية 20 مركبة مشحونة بالنقمح والسلع المختلفة بالإضافة إلى سبعة خربية 44 مدعما من البرتغال أطلق عليها اسم البرتغالية

نلاحظ أن كل هذه العمليات البحرية التي شهدتها البحر المتوسط كانت عمليات قرصنة بحثة من الجانبين الجزائري والأوروبي ف اتخذت طابع الأخذ والرد بين الحاسن كما سبقتها المصانع الاقتصادية أيضاً. كما أن الأسطول الجزائري لم يكن متأثر بممارسة القرصنة وحده ولكن شهرته جاءت من تفوقه على الدول الأوروبية في هذا المجال.

## ثانيا : المحيط الأطلسي

توصول إلى المحيط الأطلسي سلك الأسطول الجزائري الطريق الذي يتجه إلى برشلونة وفلانرس واليكانت وملاقة فكان هذا الطريق مخصص للاستطلاع وتلوصول إلى مصايق أعالي قádiz وطنجة وتقوم بهذه العملية ما بين ستة إلى ثمانية سفن وهذا راجع لوعورة المنطقة، وتنقسم هذه السفن إلى قسمين : قسم مهمته التجول على طول السواحل الأسبانية والبرتغالية فيبدأ من رأس سان فاسان إلى رأس فينستير، وقسم يبحر في المياه العالية لمطاردة السفن التي

---

1 يحي بوعزيز، الموجز في تاريخ الجزائر القديمة والوسطى والحديثة، ج 2، بيروت : دار النفائس، 1986، ص ( 189-185 ).

2 عبد الرحمان الجيلالي، المرجع السابق، ص 584.

بصادفونها في هذا الوقت، وكانت هذه العمليات لا تخلوا من غزو السواحل التي يمرون بها كغليسيا لأخذ الناس كآرقاء.

ومن القنائم التي حصلوا عليها في هذا المحيط يمكننا ذكرها عبر سنوات مختلفة.

ففي سنة 1613م استولى سليمان رايس<sup>1</sup> على جزيرة سانت ماري وغنم منها مغانم معتبرة تمثلت في أسر 20 اشخصا كما استولى على جزيرة قربية من جزر الكتاري تدعى برتوا فغنم منها 700 شخص وفي هذه الأثناء استطاع الجزائريون الوصول إلى إسبانيا شمال أوروبا وإلى جزر بستيما، وما بين (1650-1654)م وصلوا إلى بليمون في بريطانيا كما تمكن بعض الرياس من الوصول حتى إلى الأراضي الأمريكية فاستطاعوا أن يفتكوا منها مركب انجليزي في تيكسيل Texel، في سنة 1799 خرج الأسطول الجزائري مرة أخرى إلى المحيط لاعتراض السفن البرتغالية حيث صادف المراكب النمساوية فاستولى عليها كما أن الرياس "أبن طاباق" التقى بسفينتين برتغاليتين هما : بلاندره وسكونه فاستولى على الأولى ولاحق الثانية فأغرقها في سواحل برشلونة وكانت تحوي 300 رجلا فأسرههم وتواصلت هذه العمليات إلى سنة 1802م عندما تمكن "الرياس حميدو" من الاستيلاء على البجع le cygne قرب رأس الأسطول الجزائري إلى أن أغرقها الانجليزي اللورد اكسموث سنة

---

1 جزيرة تقع في المحيط الأطلسي قريبة من مضيق جبل طارق.

1816م<sup>1</sup> ونلاحظ أن معظم العمليات التي حدثت في المحيط الأطلسي كانت استكشافية أكثر من أنها عمليات قرصنة وحتى الغنائم كانت قليلة مقارنة بعمليات الحوض المتوسط وهذا راجع لقلة خبرة البحارة في هذا المحيط.

بعد هذه جولاتها في الحوض الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي تعود سفن القرصنة إلى الميناء رافعة علمها وعلم الدولة التي أسرتها ومطلقة ثلاث طلقات من مدفعها، يخرج قبطان الميناء ومساعدوه وعددا من العبيد في زورق لاستقبال هذه السفن العائدة لإرشادها إلى المرفأ وعقب وصول سفن القرصنة تسود المظاهرات المملوءة بالفرح والسرور وترافقها زغاريد النساء المتحجبات من فوق السطوح.

ومتى عادت هذه السفن بدون غنائم لا تقام لها هذه الاحتفالات<sup>2</sup> وبعد أن ترسوا تأتي القوراب لأخذ العبيد ثم يضمونهم في سراديب مظلمة وما هي إلا ساعات حتى يدخل عليهم عدد من كبار الدولة ومعهم وكيل الحرج "أفندي الصغير" فيقوم هذا الأخير مع معاونيه باستجوابهم وتسجيلهم بواسطة مترجمين وكتابة أسمائهم مع الكنية والجنسية والمهنة وغيرها من البيانات.

---

1 يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص. ( 190 - 193 ).

2 جيمس ليندر كاتكرات، المصدر السابق، ص 80.

3 وكيل الحرج أفندي الصغير : مكلف بالسجلات الخاصة بغنائم البحر، وأمور الديوانة ( الجمارك )، ويلقب أحيانا بقبو دان بالي لكونه المشرف على البحرية، ينظر، ناصر الدين سعيدونين موظفو الدولة الجزائرية في القرن 19، المرجع السابق، ص 33.

وصغار الدين لهم أفارب من هؤلاء، الأسرى والقادرون على دفع مديته صليبه، يوصفون لمردهم أما الآخرون فيرسلون إلى بيسيتان وصغار بعد اندالك اضطر سوق للعبيد حيث يتم عرضهم إلى البيع<sup>1</sup> أما بالنسبة إلى باقي العتائم فتحات تقسم في السنوات الثلاثين من القرون<sup>2</sup> أم على النحو الآتي : يأخذ الداى 12% بمدينة الجزائر و10% في تونس و11% لإصلاح الرصيف البحري وكذلك المربط يأخذ 1% والباقي من 88 إلى 89% يذهب نصفه إلى ملاك السفن والنصف الآخر لعطاقم السفينة وبحارتها فيقسم بينهم على النحو الآتي : الرئيس يأخذ من 10 إلى 12 سهم. أما نصيب الأغا فهو 03 أسهم والانتشارية سهمين ورئيس المدفوعات 03 أسهم أما الربان فيأخذ 03 أسهم مع الملاح ورقيب الأشرعة وقيم الباب يأخذ سهمين والجراح ثلاثة أسهم والبحارة الذين على سطح السفينة لهم سهمين وإذا كان على ظهر السفينة رجال من أهل البلاد (الجزائريين) يأخذون سهم واحد لأنه لايعتمد عليهم كثيرا، أما بالنسبة للأرقاء فإن سيدهم يأخذ أسهمهم وأحيانا يعطي لهم جزءا منها<sup>3</sup> لقد كان نظام تقسيم الغنائم نظاما صارما جدا رغم حدوث بعض التجاوزات من طرف الرئيس فكان يأخذ من الغنائم قبل أن يطلع وكيل الحرج إلا أن الداى كان يتغاضى عن ذلك بسبب الجهد الذي بذلوه والأخطار الكثيرة التي كانوا يتعرضون لها.

1 باتسيك ماخوفسكي، تاريخ القوصيفة في العالم، تر، أنور محمد إبراهيم، (د. ط)، الهيئة المصرية العامة للكتاب : القاهرة (2008م)، ص 113.

2 جون- وولف، المرجع السابق، ص ص 196-197.

من خلال ما تناولناه في هذا الفصل نخلص إلى عدة استنتاجات منها :

- ✓ تنوعت وتعددت قطع الأسطول الجزائري فمنها ما هو محلي (داخلي) ومنها ما هو خارجي سواء مكّنت من الهبات أو الهدايا المقدمة من طرف الدولة العثمانية أو البلدان الأوروبية.
- ✓ عرفت هذه السفن تطورا نوعيا بحسب السنوات فكانت صناعتها مميزة إلى درجة أنها مكّنت تسبب مشغلة لأساطيل الأعداء كما يعود الفضل في ازدهار هذه السفن إلى مساهمة كل من الأندلسيين والأوروبيين من الأسرى والأعلاج وكذلك السكان الأصليين (الجزائريين).
- ✓ كانت سفن القراصنة تخضع لنظام صارم ودقيق من حيث التنظيم في الميناء إلى عملية ترتيب الرياس والضباط في أماكنهم وكذلك الأمر بالنسبة للتجهيز الذي غلب عليه الإحكام.
- ✓ هذا التنظيم والتجهيز الذي خضعت له السفن مكّنها من القيام بعملها بشكل ناجح في البحار والمحيطات وخاصة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي وهذا ما مكّنها من الوصول إلى أعالي الجزر وأقصى نقطة في هذه البحار، كما أن عائدات القرصنة كان لها دور مهم في تسيير الحياة العامة في الدولة الجزائرية وهذا ما سنتناوله فيما سيأتي لاحقا.

5/ دور النشاط البحري وانعكاساته على مختلف قطاعات الدولة :  
ساهم النشاط البحري للأسطول الجزائري خلال هذه الفترة في مختلف الجوانب العامة للدولة سواء كانت سياسية أو اقتصادية

أو اجتماعية وثقافية وتعدى ذلك إلى العلاقات الخارجية ، وقد تجلّى ذلك من خلال قوة وضعف الأسطول الجزائري أثناء التطورات التي طرأت عليه بدءاً من عهد رياس البحر وصولاً إلى فرض سيادته على البحر المتوسط لمدة قرن ونصف من الزمن على الأقل قبل أن يبدأ في التراجع أمام الأساطيل الأوروبية الناشئة.

وقبل الحديث عن الدور الذي لعبته عمليات النشاط البحري للأسطول في تسيير شؤون الدولة الجزائرية نتطرق في البداية إلى دوره في المرحلة الأولى أي خلال بداية تشكل الدولة الجزائرية في ظل الحكم التركي.

**أولاً :** كان دوره بالدرجة الأولى في هذه المرحلة هو إنقاذ مسلمي الأندلس بحيث سارع خير الدين على رأس عمارة<sup>1</sup> بلغ عدد سفنها 32 سفينة باتجاه السواحل الأسبانية التي التجأ إليها المسلمون فحمل منها عدد كبير من المسلمين المستضعفين والفارين بدينهم وكرامتهم من بطش وقسوة النصاري كما أنه كان يترك أكبر عدد من بحارته ليضع مكانهم عدد من اللاجئين فيوصلهم ثم يعود إليهم<sup>2</sup> وقد أكد كثير من المؤرخين أمثال شارل أندري جوليان وصاحب كتاب غزوات عروج وخير الدين عن أخلاق وأعمال خير الدين البطولية مما يؤكد صحة أفعاله.

---

1 نقصد بالعمارة السفينة فقد كان يطلق على تجهيز السفن (عمارة السفن).

2 أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص 208.

وتمكن الصالح رابرس في هذا الصدد سنة 1524م من إنقاذ  
 (١) مسلم أندلسي من نواحي بلنسية وكذلك الفارة التي شنها "حسن  
 فنزيانو" و"مراد رابرس" ضد سواحل اليكانت الإسبانية فقد وتمكن  
 من خلالها على حمل حوالي (١٠٠٠) مسلم أندلسي والعودة بهم إلى  
 الجزائر. وهذا العدد كبير جدا إذا ما قورن بالإمكانات التي  
 توفرت عليها البحرية الجزائرية في تلك الفترة ولكن من جهة أخرى  
 لا يمكننا تفية لندرة المادة المعرفية حول هذه الإحصائيات.

**ثانيا :** يأتي في الدرجة الثانية من حيث الأهمية تحرير  
 السواحل المغربية من التواجد الإسباني حيث بدأت عملية التطهير  
 بتحرير بجاية سنة 1555م وطرد الحاميات الإسبانية منها ثم مستغانم  
 سنة 1558م على يد حسن بن خير الدين كما خاضوا معارك  
 للحصول على المرسى الكبير سنة 1563م والتي حسمت نتيجتها في  
 الأخير للمسلمين. ثم يقتصر دور الأسطول الجزائري في هذه المرحلة  
 على هذين النقطتين بل تعدى ذلك إلى جوانب أخرى كالسياسية  
 والاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي جاءت بعد الأمن والاستقرار  
 الذي شهدته السواحل المغربية وتشكيل الأيالة الجزائرية.

١. عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ونهاية 1962، ط1، دار  
 الغرب الإسلامي : بيروت (1997)م، ص 76.

٢. بسمام العسلي، الجزائر والجمالات الصليبية، ط1، دار النفائس : بيروت،  
 (1986)م، ص. ( 80 - 96).



5- 1 دور النشاط البحري في المجال السياسي : يمكننا

تقسيمه إلى قسمين هما :

القسم الأول : يكمن في نوعية الرجال الذين يحكمون

بحيث لعبت الأرباح المتحصل عليها من خلال القرصنة دورا كبيرا في ازدياد نفوذ الرياس على حساب الأوجاق في الفترة الممتدة من سنة (1518-1671)م فأصبح البايبربايات يُعينون من طرف رياس البحر المشهورين إلى غاية معركة ليبانت سنة 1571م أين منى الأسطول العثماني بالهزيمة أما الأساطيل الأوروبية فأصبح تعيين الباشا يتم عن طريق الباب العالي.

أما القسم الثاني : فتتمثل في صد الأعداء وبقي هذا الدور

متواصلا إلى غاية نهاية التواجد العثماني في الجزائر وفي هذا المجال قام الأسطول الجزائري بأعمال جسارة ومشرفة ومن أمثلة ذلك :

✓ صده لحملة شارل الخامس سنة 1541م بعد نجاح حملته الأولى على تونس وتقريره التفرغ لمدينة الجزائر إلا أنه هُزم هزيمة نكراء أمام الأسطول الجزائري والذي ساعده في ذلك الظروف الطبيعية وصمود سكان مدينة الجزائر.

✓ كما صد حملة الدانمارك سنة 1770م في عهد الداوي محمد عثمان باشا وحملة الضابط أوريلي سنة 1775م التي أعد لها الملك

---

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

2 يحيى بوعزيز، المراسلات الجزائرية الأسبانية في أرشفة التاريخ الوطني لميزيد (1780-1798)، الجزائر : دم ج. ( 1993م )، ص. ( 21-24).

الاسباني كارلوس الثالث وأسندت قيادتها إلى الضابط  
البرلندي الأصل الحكوت أوريلي *la comte oreilly* إلا أنها منيت  
بالمثل وجاءت بعدها حملة انطونيو الأولى والثانية سنتي 1783م  
و1784م اللتان أوضحتا لهما صعوبة الحصول على الجزائر.

بالإضافة إلى المحافظة على الاستقرار والأمن وحماية السواحل  
المغربية من الغزوات الفريية على حسب قول "مولاي بلحميسي" في  
صفاته تاريخ البحرية عن تقرير كتبه "لأنفروود وتش" في تلك الفترة  
مناداه أن مدينة الجزائر واسطولها لو دمر فسوف يؤدي ذلك حتما إلى  
تدمير القوة العثمانية في السواحل المغربية ومصر وبذلك يسهل على  
المسيحيين الاستيلاء على هذه المناطق وتصبح خالصة لهم وبذلك  
يخسر المشرق مساعدة الجزائر وكذلك استئصال العثمانيين في  
طرابلس وجربة ومنستير وعناية وبنزرت وغيرهم.

كذلك من مهامه في هذا المجال هو وقوفه إلى جانب الأساطيل  
العثمانية في حروبها ضد الدول الأوروبية من جهة أو عندما تكون  
الإمبراطورية العثمانية مهددة من جهة أخرى ومن أهم هذه المعارك نجد  
: معركة ليبانت *Lepante* في اليونان سنة 1571م التي صمد فيها  
الأسطول الجزائري رغم تحطم الأسطول العثماني. وفي الحرب العثمانية  
الروسية سنة 1787م وكذلك وقوفه جنبا إلى جنب من أجل طرد نابليون

---

1 محمد العربي ولد خليفة، الجزائر والعالم (ملاحق قرن وأصداء ألفه)،  
(د. ط.)، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية : الجزائر، (2001)م، ص 61.  
2 نفسه، ص 62.

بونابارت من مصر.<sup>1</sup> وكانت آخر معارك هذا التلاحم هي معركة ناهريين في 20 أكتوبر 1827م ضد الحلف الروسي الانجليزي والفرنسي والتي رسمت نهاية دور الأسطول الجزائري.

## 2-5 دور النشاط البحري في المجال الاقتصادي : لقد كان

النشاط الاقتصادي للسكان هو الذي يقوم عليها بحيث غدت مفانم القرصنة وكل ما يتصل بها من أسرى وإتلاوات توفر مصدر هاماً لكسب الرزق كما توفر مناصب شغل لغالبية سكان المدن الساحلية.<sup>2</sup> ومن خلال هذا يتضح لنا تراجع الدافع الروحي للجهاد البحري والذي طبعت عليه الصبغة السياسية والاقتصادية التي يُسيرها الربح والخسارة. كما أدت هذه الحياة الاقتصادية إلى رفاهية سكان المدن وزيادة الفئام وتجمع الثروات بين أيديهم مثل ما فعل "علي بنشين" بحيث ذكرت إحدى الوثائق أن ثروته قدرت بـ 6000 أسير.<sup>3</sup>

ورافق هذا الوضع ازدياد في المبادلات التجارية الداخلية بين المدن الجزائرية بحيث ارتفعت نسبة الرسوم من 18 إلى 11% على الفئام المحلية التي كان يتحصل عليها كل رايس ويقوم ببيعها في الداخل لكن ذلك تغير سنة 780م عندما منعت القرصنة الخاصة من طرف الدولة فال جميع المحصول من حروب القرصنة البحرية إلى خزينة

---

1 أعمار عمورة، المرجع السابق، ص 268.

2 ناصر الدين سعيدوني والشيخ المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ (العهد العثماني)، (د، ط)، المؤسسة الوطنية للكتاب : الجزائر، (1984) من ص 44.

3 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 201.

الدولة إضافة إلى ذلك دورها في حماية التجارة الوطنية وهو الذي يبرز من خلال حماية السفن التجارية الحواريه واغتناء البحرية عائدات مالية وذلك عرض سيطرتها على البحار والصربية التي هي تحت نيل خرافة المزة على السواحل الحواريه لصمان اسمها

### 3-4 دور النشاط البحري في المجال الاجتماعي : : يلعبه من

خلال هذه سببه لأسرى في المدن حيث قدر عددهم في بعض السنوات بربع سكان مدينة الجزائر مما ساهم في جلب عناصر جديدة للتجديد الحضارية منهم من أصبحت له مكانة في دواليب الحكم كالعصر اليهودي أو في النشاطات الاجتماعية والاقتصادية كالعصر الأندلسي والأعلاج. وبسبب هذه العناصر الواحدة حدث خلل في طبقات المجتمع وانقسامها بين المدن والريف بحيث عاش سكان المدن في رفاهية بخلاف الريفيين الذين عانوا من الفقر والجاعة والجفاف

### 4-4 دور النشاط البحري في المجال الثقافي : : بفضل موارد

الفرصة شيد في الجزائر عدد كبير من المساجد والزوايا والمدارس كما برز فيها التأثير العمراني والهندسي لآسيا الصغرى المتمثل في القباب الكبرى المثمنة الأضلاع التي تغطي المصليات وتحيط بها على

1 أندري برينان وآخرون - الجزائريين الماصي والحاضر، نشر اسطنبولي رابع ومصنف عاشور، (د، ط)، ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر (1984م)، ص 141

2 ناصر سعيدوني، المرجع السابق، ص 201

3 عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر، ط1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1997، ص 77

الجهات الأربعة أروقة ستقفها على شكل قباب صغيرة. وهذا  
الحركة العمرانية مكان يقوم بها بعض الأعيان الذين كانت لهم  
عوائد من القرصنة بحيث أن الدولة لم تول اهتماما بهذا الجانب.

من خلال هذا المبحث نستنتج أن النشاط البحري للأسطول  
الجزائري أثر على جميع الميادين في الدولة الجزائرية بحيث عرفت  
هذه الفترة الزمنية (1518-1830)م نوعين من الأنشطة البحرية فقد  
كانت هناك الأنشطة الخاصة، التي تبناها رجال لهم نفوذ كبير في  
الدولة والتي عادت بالنفع بشكل مباشر على المجتمع وتحلى ذلك في  
ازدهار العمران وأخرى عامة أشرفت عليها الدولة وساهمت بدورها  
في تخفيف الضرائب المفروضة على السكان بسبب العائدات الوفيرة.

#### 5.5 دور النشاط البحري للأسطول وانعكاساته على

العلاقات الجزائرية مع الدول المتوسطية : استطاع خير الدين باشا في  
نهاية الثلث الأول من القرن 16م أن يضع النواة الأولى للأسطول  
الجزائري والذي استطاع أن يُسيطر على البحر المتوسط مدة ثلاثة  
قرون ونصف من الزمن مؤسسا للجزائر علاقات مع محيطها  
الخارجي فاقسمت في غالبها بالود وروابط الصداقة خلال مرحلة  
القوة وبالخوف والتوتر أيام الضعف، حيث عرف الأسطول الجزائري  
أواخر العهد العثماني مرحلة جديدة كانت من أهم مظاهرها تغير  
موازن القوى بين الدول الأوربية والجزائر نتيجة ضعفه وتضاكمه

---

( شارل أندري جوليان، تاريخ إفريقيا الشمالية، ج2، تع : محمد مزالي وبشير بن  
سلامة، ط2، الدار التونسية للنشر والتوزيع : تونس، (1978)م، ص. ( 355 - 356).

ومما زاد الطين بلة ظهور الولايات المتحدة الأمريكية على مسرح الأحداث في البحر المتوسط فكانت بتهديدها المتواصل لحركة الأسطول الجزائري آخر مسمار دق في نعش هذا الأسطول، لقد كان من مظاهر قوة الجزائر العثمانية هو الأسطول نفسه، بحيث عرف تطورا مستمرا وحضورا قويا في البحر استطاعت الجزائر بفضلها عقد آلاف المعاهدات والاتفاقيات

ومن أمثلة هذه المعاهدات نجد :

- ✓ معاهدة 7 جويلية 1640م الموقعة بين فرنسا والداي والتي كان من أهم بنودها : تسليم الباسطيون والمؤسسات الفرنسية الأخرى في الشرق الجزائري إلى دو كوكيل وامكانية إقامة كنيسة في الجزائر من طرف القنصل الفرنسي مع تبادل الأسرى بين الطرفين لكنها رفضت من طرف الجانب الفرنسي فرافقتها معاهدة أخرى<sup>1</sup> ترضي الطرفين.<sup>2</sup>
- ✓ معاهدة مع الدانمارك سنة 1771م وكان من أهم بنودها أن تدفع الدانمارك ثمن الصلح الذي قدر بـ 2 ملايين ونصف مليون دولار.<sup>3</sup>
- ✓ معاهدة بين اسبانيا في 26 أوت 1786م وأهم ما نصت عليه هو : حرية التجارة الجزائرية في موانئ أليكانت ومالقا وبرشلونة مع

---

1 هذه المعاهدة الأخرى تأخر دو كوكيل في دفع المستحقات فقام الباشا إبراهيم بإضرام النار في كل ما هو موجود في حوض الباسطيون.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص. (123-127). أما فيما يخص نص هذه المعاهدة ينظر للملحق رقم 1 ص 49.

3 أحمد الشريف الزهار، المرجع السابق، ص 25.

دفع الأسبان ثمن الصلح والمقدر بـ 20 مليون فرنك بالإضافة إلى إيقاف عملية القرصنة بين الطرفين، كما دفع الأسبان أموالاً طائلة للحصول على الصلح والسلام مع الجزائر وهذه الأموال مكنت الجزائر من إدخال بعض مظاهر التمدن إلى مدينتها كإنشاء بعض الحدائق وتشيد دور جميلة زُينت بالرخام الذي جيء به من جنوة وليفورنا كما استعملوا الزليج<sup>1</sup>.

✓ معاهدة بين أمريكا سنة 1795م التي وقعها "جوزيف دونالد" صوّت مع داي الجزائر وأهم ما نصت عليه هو : أن تتعهد الولايات المتحدة الأمريكية بدفع مبلغ قدره 725000 دولار مقابل اقتداء الأسرى الأمريكيين في المقابل يقوم الداي بمساعدتهم للوصول إلى معاهدات صلح مع كل من إيالة طرابلس وإيالة تونس، وقد تميزت العلاقات الأمريكية الجزائرية في غالبها باستعمال لغة المدفع للحصول على معاهدة جيدة وبذلك فتحت المجال للدول الأوروبية والتسابق في الحصول على نفس الامتياز.

✓ معاهدة مع السويد سنة 1814م والتي جاءت نتيجة تأخر السويد عن دفع الجزية السنوية إلى الجزائر مما جعل سفنها تتعرض للإغارة من طرف السفن الجزائرية وهذا ما جعلها تسارع لعقد معاهدة سلام جديدة مع الجزائر مع دفع المستحقات.

---

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 169.

2 وليام شالر، مذكرات وليام شالر (قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824)، تعريب وتعليق وتقديم، إسماعيل العربي، (د، ط)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع : الجزائر، (1982م)، ص 144.

وفي فترات السلم تبادلت الجزائر الرسائل والقناصل مع تلك الدول، فعلى سبيل المثال تبادلت رسائل مع "جورج سكلافرت"، "لورد بليتمود" وبين "جون شامبرلين" والسير ويليم جونسون" والقنصل "جيمس هريزال" وتضمنت هذه الرسائل شكاوى من مطاردات السفن الجزائرية للسفن التي تخرق دولها المعاهدات المبرمة مع الجزائر.

غير أن الجزائر بدأت تفقد سيطرتها شيئا فشيئا على الشريط البحري وتدخل في عصر الضعف والانكماش منذ أواخر القرن 7م إلى أن تلاشت في الربع الأول من القرن 19م رغم ما عرفته في السنوات الأخيرة منذ القرن 18م وللسنوات الخمسة عشرة الأولى من القرن 19م، وهذا ليس لأن الأسطول الجزائري تقدم بل نتيجة انشغال الدول الأوروبية بأحداث الثورة الفرنسية وحروب نابليون وظهور بعض البحارة الأقوياء كالرايس حميدو. وجاء الضعف والاتحاط نتيجة عدة ظروف منها الداخلية والخارجية.

#### (أ) الداخلية : اجتمعت عدة ظروف تذكر منها :

✓ ضعف الإدارة المركزية بسبب استسلامها لليهود، بحيث وُضعت أهم الموارد الاقتصادية للبلاد في يدهم كمثال اليهوديين "بكري

---

1 ينظر للملحق رقم 9، ص 58.

2 God fery fusher, legende barbaresque guerre commerce et piraderie en afrique du Nord de 1415 a 1830 Traduit et annote, Farida Hellal, office des plications Universtaires : Alger, 2000, p(432-433).

3 يحي بوعزيز، الرسائل الجزائرية الاسبانية، المرجع السابق، ص. (84-114).



وبوشناق<sup>1</sup> من حبوب وفلين وخشب وصوف وزيت وغيرها من المواد الأخرى مما جعلهم يرفضون ثمن بعض المواد كالخشب، فأنجر عن ذلك سخط القبائل التي كانت تباع لهم الأخشاب ومنعتهم من حملها فظلت هذه الأخشاب مكدسة وهذا ما أحدث فجوة في صناعة السفن الجزائرية<sup>2</sup> لم يستطيع الأتراك العثمانيين تطوير البحرية رغم أهميتها بالنسبة لهم بسبب العدد القليل من أهالي الأيالة الذين تدربوا على القيادة ومن الطبيعي أمام هذا الوضع أن لا يجد رأس المال الخاص لاستثماره في الحملات البحرية<sup>3</sup>.

✓ الانهيار السياسي الذي عرفته الأيالة الجزائرية بصفة خاصة وباقي الأقطار العربية بصفة عامة والذي جاء نتيجة سوء الحالة الأمنية والفتن والفوضى<sup>4</sup> مما جعل الأنظار تنجس من الاهتمام بشؤون البحر إلى معالجة الأمور الداخلية واثّر هذا التدهور في نوعية الرجال الذين يحسنون قيادة السفن فلم يبق إلا عددا قليل من الأعلاج القادرين على قيادة السفن تاركين بذلك المجال البحري لخدمة الجندية التي تدر عليهم ربحا أكثر من البحرية ففي سنة 1769 لم يتجاوز عدد البحارة 5300 بحارا<sup>5</sup> وهذا يدل على

1 اليهوديان بوشناق وبكري هما من أصل ليفروني بايطاليا استقرا بالجزائر خلال القرن 18م، فأسرة بوشناق هي الأولى استقرت بالجزائر في حدود عام 1723م ثم لحقت أسرة بكري، ينظر، حنيفي هلايلي، المرجع السابق، ص 44.

2 عمار هلال، أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصر (1830-1862)،

الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية : الجزائر، ( 1950)م، ص 29.

3 مبارك الميلي، المرجع السابق، ص 321.

4 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

5 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 200.

تراجع ممكنة بحرية على المستوى السياسي والاجتماعي. وهذا الاعتماد تحكي على القوة البحرية أحدث خلال في النظام غذاء تراجعها فأنوجد فرع عسكريا في الجزائر حيث أن فرنسا عندما دخلت إلى الجزائر لم تجد مقاومة رسمية بالمعنى المتعارف عليه والتي كان من ضروري هي محاولة للدفاع عن الأباله.

✓ ضف إلى ذلك الأصرار التي تحقت بالنسب الجزائرية من جراء الغارات المتتالية للأساطيل الأوربية في الفترة الممتدة من (1834-1845)م وهذه تهجمات نتج عنها خسائر بشرية وعمرانية باهظة ولمر من أهم أسباب هذا التدهور في نظرنا هو تحول النشاط البحري من هدف ديني سامي جاء للدفاع عن الإسلام وحماية أراضيهم من الغزو إلى غرض اقتصادي بحتة جاءت طلبا للثروة والكسب والربح وهذا ما عبر عنه المثل الشعبي الشائع في تلك الفترة بين تجارة يابريضة ياكريضة ياقاع البحر) وهذا المثل يوضح لنا أن لغتهم كانت بالنسبة إليهم أهم من أي شئ آخر ولو كلفهم ذلك حياتهم

(ب) الخارجية : نذكر منها :

✓ تمكن التقدم الصناعي والمهارة الفنية للأساطيل الأوربية من تحدي القوة الجزائرية والتوقف في وجهها منذ أواسط القرن 17م

ونلمس ذلك في تمكن فرنسا من الاستيلاء على 10871 غنيمة بحرية بمياه المتوسط ما بين (1793-1815)م.<sup>1</sup>

✓ إجهاد الأسطول الجزائري بسبب حروب الدولة العثمانية ففي معركة مالطا فقد الأسطول الجزائري نصف وحداته كما خسر أسماء لامعة من القادة الجزائريين مثل "علي بتشين".<sup>2</sup>

✓ أدت كثرة التدخلات الأجنبية بعد مؤتمر فيينا سنة 1815م إلى إحداث خلل سياسي في البيت الجزائري بحيث عرفت العلاقات الجزائرية الأوروبية منعرجا خطيرا فعلى إثر ذلك تمكنت دبلوماسية المدفع الأمريكية من أن تحقق انتصارات على السياسة الجزائرية منذ سنة 1812م مما مهد الطريق للدول الأخرى لأن تحذوا حذوها، فإجلترا سبرت حملة بقيادة "اللورد اكسموث" للمطالبة باستخلاص آلات تجهيز السفن وغيرها من التجهيزات البحرية.

وكذلك منعت إنجلترا وفرنسا حرية التنقل البحري على الأسطول الجزائري تحت التهديد ولم يكتفوا بهذه الحملة الشرسة بل تعدى ذلك، حيث قامت المؤسسات الفرنسية سنة 1824م في عنابة والقالمة بمساعدة ثورة القبائل وبتشجيع من القناصل والهيئات البرلمانية الانجليزية.<sup>3</sup>

1 ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص (199-200).

2 مبار بن محمد الخيلي، المرجع السابق، ص 166.

3 جون ب وولف، المرجع السابق، ص 19.

وكان من نتائج انتهاء حروب الخلافة الاسبانية التفرغ  
لإضعاف الأسطول الجزائري خاصة بعد أن أصبح الانجليز متمركزين  
بقوة في البحر الأبيض المتوسط في جبل طارق وخليج فيكتو  
وجزيرة ماهون، ضف إلى ذلك حصن الفرنسيون قواعدهم في ملون  
ومرسيليا وهذا الطوق ضيق الخناق على مجال القرصنة الجزائرية بينما  
اشترى الهولنديون والدول الأوربية الأخرى التجارية حصانتهم من الهجوم  
بدفع أتاوة في شكل نقود أو معدات حربية.

حتى الاتفاقيات التي دأبت الجزائر على عقدها مع الدول  
الأوربية والتي غالباً ما نصت على حرية الملاحة وحق المتاجرة قد  
قيدت حرية النشاط البحري الجزائري فآدى ذلك إلى نزاعات دولية  
عند ممارسة الجزائر حقها فيه وجعل الدول الأوربية تفرض سيطرتها  
البحرية بحجة أن الجزائر خرقت الاتفاقية وهذا ما يسمح لهم  
باستخدام أسلوب المواجهة العسكرية لإرجاع حقهم المزعوم وتوقيع  
اتفاقيات وفق مصالحهم ومن أمثلتها الكثير فنجد :

✓ معاهدة سنة 1746م مع الدانمارك وبموجبها استطاعت إيقاف  
عملية القرصنة ضد سفنها وتخفيض الرسوم الجمركية على  
الواردات القادمة إلى الجزائر من 10% إلى 5% مثلما فعله الانجليز  
والفرنسيين والهولنديين<sup>1</sup>.

✓ معاهدة مع هامبورغ سنة 1715م تضمنت عدة بنود منها :

1 ناصر الدين سميدوني، ورقات جزائرية، المرجع السابق، ص 199.

2 صالح عباد، المرجع السابق، ص 163.

✓ حرية السفن الهامبرغية بالمرور إلى ميناء الجزائر والموانئ التابعة لها مع احترام تقاليد الدولتين.

✓ تخفيض رسومها الجمركية إلى 5% مثل الانجليز والهولنديين.

✓ عدم مطالبة الجزائر برسوم السلع المحضرة مثل : البارود والأخشاب والحبال والقطران.

✓ أن لا تسمح الجزائر لسفن أياؤها سواء كانت الكبيرة أو الصغيرة بالتسليح للفرز في البلدان المعادية لهامبورغ مهاجمة سفنها.<sup>1</sup> وتعتبر هذه المعاهدة من أهم المعاهدات التي عقدت بحيث استطاعت هامبورغ وهي دولة أوروبية صغيرة مقارنة بالدول الأوربية الكبرى أن تحصل على امتيازات كبيرة وهذا ليس لأنها أصبحت دولة قوية ولكن لضعف دايات الجزائر والأسطول البحري.

✓ معاهدة البندقية سنة 1763م والتي كان من أهم بنودها هو : إيقاف عملية القرصنة ضد سفنها مع تحديد الرسوم على الواردات ب 5% بالإضافة إلى منع الاسترقاق وإعفاء السلع الحربية من الرسوم الجمركية.

وعقب هذه التوترات التي عرفت العلاقات الفرنسية الجزائرية أبرمت معاهدة 1764م وجاءت هذه المرة بعد موقف فرنسا من احتلال الأسبان لوهران والمرسى الكبير، فاتهمت فرنسا بالتواطؤ مع اسبانيا من جهة، ومن جهة أخرى قامت بأعمال قرصنة ضد السفن الجزائرية مع خرق معاهدة الباستيون فجاءت هذه المعاهدة عبارة عن توضيحات

---

1 جمال قتان، نصوص ووثائق، المرجع السابق، ص 167.

وبأصحية انتظام معاهدة سنة 1840م السابقة<sup>1</sup> ويعوجب هذه المعاهدة استرجعت هرسا اندياز حصن الباستيون.

- ✓ المعاهدة الأسبانية الجزائرية سنة 1785م وسكان من أهم بنودها :
- ✓ حرية النقل للطرفين في البحر دون قيام أي طرف بأعمال تضر الآخر أو لرمحه متنازعا بحجة ما.
- ✓ أن تقوم سفن الأيالة بتقديم المساعدة للسفن التجارية الأسبانية مع حرية التفتيش
- ✓ السماح للسفن الجزائرية بالرسو في جميع موانئ أسبانيا في حالة اضطرابها.
- ✓ السماح للتجار الأسبانيين بحرية التجارة بالموانئ الجزائرية مع دفع رسوم مماثلة للسكان الأصليين (الجزائريين).<sup>2</sup>

تعتبر هذه المعاهدة من أخف المعاهدات وهذا بسبب الحرب الدائمة بين أسبانيا والجزائر والتي عرفت بحرب 300 سنة حسب قول توفيق المدني. جاءت جل هذه المعاهدات لتؤكد ضعف الدولة الجزائرية وتوضع صورة التكالب الأوربي عليها والتعاقب في الحصول على أكبر قدرا من التنازلات. لكن قرار الحكومة الفرنسية بالإعلان عن تسيير حملة عسكرية ضد الجزائر قد حسم ذلك الصراع المزير الذي دام بينهما ثلاثة قرون ونصف تقريبا.

1 صالح عباد، المرجع السابق، ص 163

2 جمال قنان، المرجع السابق، ص 215-216.

وهذا القرار كان نتيجة حتمية للتوجه الذي اتخذته الدبلوماسية الفرنسية في تعاملاتها مع السياسة الجزائرية منذ سنة 1820م فقبل هذا التاريخ بحوالي 8 سنة كانت الحكومة الفرنسية تعتمد دائما من حين لآخر إلى التلويح بإمكانية استخدام القوة ولكن الفكرة كانت تتجه دائما إلى القيام بعملية القصف لمدينة الجزائر. أما التفكير في تجريد حملة برية فقد كان مستبعدا خاصة بعد الكارثة التي لحقت بمحاولة الملك "لويس الرابع عشر" لاحتلال مدينة جيجل والاستقرار بها سنة 1664م.<sup>1</sup>

وما أن حلت سنة 1827م حتى قررت الأساطيل الانجليزية والفرنسية والروسية مواجهة الأسطول العثماني وحليفه الأسطول الجزائري بعد حصار دام أربعة أشهر وكان ذلك في 20 أكتوبر 1827م تمكن أسطول المتحالف المجهز بأحسن التجهيزات أن يحطم الأسطولين معلنا بذلك عن نهاية هذه القوة العظمى التي سادت البحر المتوسط لفترات طويلة من الزمن، لقد قضت معركة نافارين على معظم قطع الأسطول الجزائري فلم يعد قادرا على تجديد هذه القطع في ظل المشاكل السياسية والاقتصادية والأمنية... التي كانت تتخبط فيها الدولة الجزائرية.

---

1 جمال هنان، العلاقات الفرنسية الجزائرية 1790/1830، (د ن ط)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد : الجزائر (1999)م، ص 368.

## الخاتمة

نخلص في نهاية الفصل إلى أن النشاط البحري للأسطول الجزائري أثر طوال فترات ازدهاره على كل المجالات الحيوية للدولة الجزائرية، فكلما كانت عائدات القرصنة كبيرة رافقها استقرار سياسي وازدهار اقتصادي ونمو اجتماعي وكلما تراجعت هذه العائدات عانت الجزائر من اضطرابات في علاقتها الخارجية مع انعكاسه على المجتمع فتزداد الضرائب مع انخفاض في المستوى المعيشي الذي يؤدي إلى انتشار الأمراض والفتن.

وتلك المعاهدات التي وقعتها الجزائر مع الدول المتوسطية مكنتها من بسط نفوذها على البحر المتوسط وهذا أثناء قوة الأسطول البحري ولكن في مرحلة ضعفه عادت عليها بالوبال داخليا وخارجيا رغم محاولتها التخلص من هذه العوائق بترميم الأسطول إلا أن تلك الترميمات لم تأتي بأكلها، فسرعان ما انهار هذا الأسطول أما الأساطيل الأوربية ذات الخبرة والكفاءة الصناعية وقد كانت عملية القرصنة موردا هاما لخزينة الدولة الجزائرية ولصيانة سفن القرصنة من خلال الإتاوات والضرائب المتمثلة في شكل قطع الأسطول ساهمت في تجديده باستمرار لقد كانت نهاية هذا النشاط عقب مؤتمر فيينا سنة 1815م، وإكس لاشابال 1818، اللذين أنهيا تجارة الرقيق وتحرير الأسرى المسيحيين في شمال إفريقيا. لذا

١- عبد الكريم غلاب، قراءة جديدة في تاريخ المغرب العربي (عصر الإمبراطورية العثمانية في تونس والجزائر) ج2، دار الغرب الإسلامي : بيروت (2005)م، ص 378.



سارعت بريطانيا في تطبيق قراراتهما مستغلة في ذلك الثورات الانفصالية التي عرفتها الإمبراطورية العثمانية لتسيير حملة إلى الجزائر عرفت بحملة اللورد اكسموث سنة 1816م والتي أجبرت الجزائر على تحرير الأسرى والوعد بإنهاء الاسترقاق وجاء مؤتمر اكس لاشابيل (1818)م ليؤكد على نهاية القرصنة الجزائرية بعينها نظرية من خلال الإشعار الذي أرسلته الدول الأوربية إلى الداي حسين باشا سنة 1819م لكن القرصنة الجزائرية انتهت عمليا سنة 1840م باحتلال فرنسا للجزائر.

